auto sport 2019年12月13日号（隔週金曜日発売） 2019年11月29日発売 第56巻第24号 通巻1520号
No.1520
オートスポーツ 2019 12/13号

o sport

Drive on the edge

［特別付録］
レッドブル・ホンダ
2020年
カレンダー

DREAM RACE

ホッケンハイムの借りを返せ リベンジのアプローチ

GT300レギュラーチーム7台×スペシャルチーム5台
auto sport Web Sprint Cup

» AUDI RS 5 DTM » BMW M4 DTM » LEXUS LC500 » HONDA NSX-GT » NISSAN GT-R NISMO

SUPER GT × DTM

詳報 日独決戦 第2幕
FUJI SPEEDWAY

F1 ブラジルGP インテルラゴスの奇跡


SAN-EI
CORPORATION



やろうじゃないか。

Dream Race

SUPER GT×DTM 特別交流戦

in 富士スピードウェイ［2019年11月23-24日］

ハンコックタイヤの扱いに四苦八苦し、ホッケンハイムで惨敗したニッポン
今度はこっちの"ホーム"で雪辱戦。たしかにタイヤの情報は少ないが
そう簡単には負けないよ。28人のサムライたちがお相手します

Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

DTM Machine Overview

ニッポンが迎え撃った7台のDTMマシン

Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

Dream Race SUPER GT×DTM 特別交流戦 in Fuji Speedway ON THE EDGE

#00 BMW M4 DTM

小林可夢偉
Kamui Kobayashi

Race 1 》 QF：18番手 ／ Final：14位
Race 2 》 QF：13番手 ／ Final：5位



N.Mitsuhashi

#4 BMW M4 DTM

アレッサンドロ・ザナルディ
Alessandro Zanardi

Race 1 》 QF：22番手 ／ Final：R
Race 2 》 QF：22番手 ／ Final：13位



S.Yoshida

#11 BMW M4 DTM

マルコ・ヴィットマン
Marco Wittmann

Race 1 》 QF：19番手 ／ Final：18位
Race 2 》 QF：7番手 ／ Final：2位



T.Ogasawara



S.Yoshida

Audi Sport Japan RS 5 DTM #21

ブノワ・トレルイエ
Benoit Treluyer

Race 1 》 QF : 16番手 ／ Final : 6位
Race 2 》 QF : 15番手 ／ Final : 10位

#28 BMC Airfilter Audi RS 5 DTM

ロイック・デュバル
Loic Duval

Race 1 》 QF : 2番手 ／ Final : R
Race 2 》 QF : 2番手 ／ Final : 3位



S.Yoshida

Audi Sport RS 5 DTM #33

レネ・ラスト
Rene Rast

Race 1 》 QF : 14番手 ／ Final : 8位
Race 2 》 QF : 5番手 ／ Final : 9位



T.Ogasawara

#99 Akrapovic Audi RS 5 DTM

マイク・ロッケンフェラー
Mike Rockenfeller

Race 1 》 QF : 5番手 ／ Final : 13位
Race 2 》 QF : 8番手 ／ Final : 7位



T.Ogasawara

Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
田村 翔（Sho Tamura）／後藤 純（Jun Goto）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

オープニングから隙間ゼロ

前後左右を囲まれたままフルブレーキング

インディ方式でスタートした22台は、いつも以上にひしめき合いながら1コーナーになだれ込む。前後左右をライバルに囲まれながら、PP以外は身動きができないままフルブレーキング、そしてターンイン。少しでも躊躇すれば追突されるし、行き過ぎれば前車をプッシュしてしまう。ドライバーは緊張感を味わい、観客も見慣れないシーンに、誰もがスリリングな展開を予想した。



T.Ogasawara



S.Kusakari

S.Tamura



借りは返した

レース１で終盤のSC導入にも、「自分のタイヤはフレッシュだから」と動じなかったキャシディ。見事にポール・トゥ・ウインを決めると、パルクフェルメでは「レクサスのおかげ」とアピール。DTM勢に借りを返し、ホッケンハイムでの屈辱から完全に立ち直った。



T.Ogasawara

M.Hirata

ニッポンもドイツもライバル

苦手じゃなかったNSX

NSXは富士が苦手じゃなかったのか？　レース２ではホンダ勢が一時上位を独占し、見応えのあるスリーワイドも展開された。まさにホンダファンが見たかったシーンだ。富士と言えば、近年はレクサスかニッサン陣営が得意としてきた。NSXはセクター３を攻略できず、ライバルに比べてとくにその区間での苦戦が続いていたが、ようやくこれで互角に戦えるようになったと言えるだろう。

M.Kamio



ボスにシャンパンをかけちゃえ

レース２で３位に入ったデュバルは、日本時代ではナカジマレーシングにも在籍。そのボディウムでシャンパンファイトを迎えると、隣の中嶋悟総監督を羽交い締め。かつてのボスに「かけちゃえよ」とカーティケヤンを誘う。戸惑いながらもうれしそうな中嶋総監督が印象的だった。カーティケヤンは来日してから初優勝。



K.Masuda



J.Goto

いつもと違うテンションだから?

このレースウイークは、ドライバーたちのテンションがいつもと違うように見えた。とくにレース２ではマルチクラッシュも発生し、多くのマシンがその餌食となった。「僕をなんやと思ってんねん、っていうくらい、みんな飛び込んできた。最後にみんなスイッチ入るの何なんですかね？　日本人もこんなレースできるんだなって思いました」と語ったのは可夢偉だ。また、金曜は雨のなか単独でモチュールNSXがクラッシュ。マシンの損傷が激しく、チームは展示用に持ち込まれていた別の個体（ホッケンハイムで走った元開発車両）にスイッチすることを決断する。武藤は「首と背中が痛い。でも明日の大枯のためにデータを取る」とステアリングを握る。日曜日の大枯の衝撃の発言から思えば、武藤もまたいつもと違うテンションだったと想像できる。

M.Kamio

N.Mitsuhashi



S.Yoshida



▲ 3人で1輪交換

タイヤ交換はDTM式で行なわれた。１輪につき３人で、インパクト＆抜き担当、抜いたタイヤ受け取り担当、新タイヤはめ込み担当に分かれる。普段スーパーGTではこれらをすべてひとりでまかない、左右の計２名がタイヤ交換要員なわけで、チームとしてはさらに４名のスタッフが必要となる。急増スタッフゆえ、さすがにDTMより早さで上回ることは難しかったよう。構成としては、大柄で力のあるメカが新タイヤはめ込み担当となる。

▲ ハンコックのベストな内圧は？

ハンコックタイヤの印象を聞くと、「グリップは低いけど、コントロールタイヤとしてはいいタイヤ」という声が返って来る。ウォームアップ性は「良い」と「悪い」という両方の意見があり、タレは早い特性。走り始めにヨコハマやダンロップユーザーが上位に来たが、この現象をとある関係者が分析。「温度レンジを外したときに似ている。グリップが低いなかで、どう路面を捉えるか。その引き出しを多く持っているマシン、ドライバーが来るのではないか」。

S.Kusakai



▲ チャンスでアピールも最後はトラブル

「同じタイヤを履けばオレだって」とモチベーション高く走ったドライバーは多いが、普段ヨコハマを履く坪井もそのうちのひとり。「たくさん抜きました。強い自分をアピールできたと思う」と語ったが、じつは最後のSCのときにブレーキトラブルが発生してコーナーに突っ込めなくなってしまった。それがなければ表彰台争いに絡めただけに、やや残念な結末に。それでもその最後に抜かれたのは１台のみで、手負いの状態で後続も抑えきり、充分なアピールとなった。

「いつもと違う」をどう乗り越えるか

S.Kusakai



▼▲ 得意じゃなかったのか？

14年以降のGT-Rは、富士では無類の強さを発揮した。しかしモチュールGT-Rは、レース１の前半の内圧設定に失敗してズルズルと後退。後半はしっかりアジャストしたものの、時すでに遅し。それ以外のニッサン勢もスピードがなく、レース２では11位が精一杯。じつは陣営内からは、「自信？　まったくない。クルマの速さがないから」と厳しい言葉も聞かれた。２レースとも"ホッケンハイム組"のなかで最下位という現実が、それを物語っている。

T.Ogasawara



J.Goto

来季、新しいスーパーGTと
新しい人生と

▲ 水しぶきの向こう側

ウエット路面はドライバーのテクニックの差が出る。バックファイヤーが出る瞬間は「アクセルペダルに右足を乗せている瞬間によく出る」という話がある。左足ブレーキを巧みに操り、滑りやすい路面をしっかりとらえつつ、同時に右足にも乗せているとき。日本のドライバーも悪くはないが、向こうのドライバーもスキルは高い。

T.Ogasawara



S.Yoshida

▲▶ グッバイ、大ちゃん

レース２の雨のなかの予選で、見事にPPを決めた大祐。ピットに戻り、マシンを降りる際にわずかにガッツポーズを見せた（写真上）。だが、この直後、PPインタビューで衝撃の引退宣言。思わず高橋二朗ピットレポーターも聞き流してしまうほど、信じられない告白だった。その表情はどこか吹っ切れた様子で、レースでは６番手（金曜のクラッシュのためマシン交換で５グリッド降格）からスタート、そのままの順位でゴールした。決勝後はチームと記念撮影し、笑顔でサーキットを後にした。



積年の想いも。
あの瞬間の、闘争心も。

AUTOBACS SUPER GT
auto sport

SUPER GT OFFICIAL GUIDE BOOK

GT総集編
公式ガイドブック
2019-2020

特別付録 A1サイズ特大ポスター

名門の執念。

GT500 Driver Champion
WAKO'S 4CR LC500
Kazuya Oshima & Kenta Yamashita
克服した「連勝の副作用」

LC500
NSX-GT
GT-R
GT500ワークスマシン開発総括 [2017-2019]

GT500 & GT300 19シーズン多角検証 | 出場全44台パーフェクトデータ&リザルト

auto sport 臨時増刊

2019-2020スーパーGT 公式ガイドブック総集編

好評発売中! 1200円+税

WAKO'S 4CR LC500 撮り下ろしギャラリー
[対談] 大嶋和也 × 山下健太
ワークスマシン開発総括 2017~2019
GT500 / GT300 シーズン多角検証

GT500ドライバー30人の「隠れたグッジョブ」
ウラカン"Evo"解剖
[戦績&レビュー]全44台完全データFile
2020年のGTはこう変わる etc.

特別付録 A1サイズ特大ポスター

お求めは
こちらから
(送料無料!)



お求め方法
お買い求めは、お近くの書店または下記まで
■パソコンから
https://www.sun-a.com
■お電話で
03-5357-8802
受注センター(平日10:00~17:30)

支払い方法・送料について
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料
■クレジットカード払いの場合
手数料:無料/送料:一回200円
■代金引換払いの場合
手数料:300円/送料:一回200円



株式会社三栄 販売部
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL:03-6897-4611(平日10:00~17:30)

「暗」の土曜から「明」の日曜へ。そして新しい気づきもあったモデューロ

「ぐにゃぐにゃ」の意味を理解せよ

Text：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）
Photo：小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）

この週末、他のどのチームよりも〝その怖さ〟を思い知ったのはモデューロ エプソンNSXだろう。モデューロナカジマレーシングは通常のシリーズ戦において唯一のダンロップユーザーであり、他チームと比べてタイヤにまつわるデータ不足は否めない。しかし、この特別交流戦では全車がハンコックを履く。彼らにとってみれば、他チームと同一条件で走ることで、自チームの純粋なパフォーマンスを示す絶好の機会だった。

実際に木曜日のドライ、金曜日のヘビーウエットと路面コンディションを問わず常に上位につけていたモデューロNSXは、日曜日のレース2でナレイン・カーティケヤンが勝利を収めた。しかし、本命と目されていた牧野任祐は、土曜日のレース1で予選20番手に沈み、決勝はリタイアに終わった。なぜこれほどまでにくっきりと明暗が分かれたのか？

「そもそも週末に向けた持ち込みセットはJスポーツで見たDTMのレースを参考に決めました」と語る加藤祐樹データエンジニアは「彼らのクルマの火花に注目した」という。

「事前にいろいろな情報が耳に入ってきていましたが、やはり映像でイメージをつかんだのは大きいです。ダウンフォースの少ない低速域であれだけ火花を散らしていることからいろいろと推測してきました」

中継映像のイメージを根拠に「空力とメカニカルグリップの妥協点を〝思い切りメカグリップに振った〟持ち込みセットは、ロールもピッチも普段の半分程度の硬さ」で、これが見ごとに決まっていた。

ところが、ダンプコンディションの土曜日午前中の予選で状況は一変。「出て行った周のBコーナーではすでにタイヤの剛性感がなくなっていた」（牧野任祐）モデューロNSXは、前日までのスピードを見せることなく消化不良のまま予選を終えた。

「牧野から『ぐにゃぐにゃする』という無線が入った。それを受けてピットでは残り1セットのタイヤの内圧を調整したのですが、この対応が逆でした」と明かすのは岡田淳エンジニアだ。「構造やサイドウォールが動くことによる『ぐにゃぐにゃ』かと思っていましたが本当は違った。実際には熱が入りすぎていたことでブロックが『ぐにゃぐにゃ』していたんです。本来であれば、タイヤの内圧をもっと大胆に下げるべきところだった」（岡田淳エンジニア）

このときの、たった一度の判断ミスが土曜日の不発を招いた要因だった。モデューロNSXにとっては出入りの激しい週末となったが、新たな発見もあったと加藤エンジニアは語る。

「これまでに試したことのない『外挿領域の、さらに向こう側』にも、じつは結構おいしいところがあることに気づけました。詳しいことは言えませんけどね（笑）。この経験は今後のセッティングやタイヤ開発につながります。牧野選手には申し訳ないことをしましたが、収穫もあった週末でした」



タイヤがワンメイク化し、ドライバーふたりが速さを示せば、マシンのパフォーマンスはかなり高いことが証明される。ドライでもウエットでもタイムが良ければなおさらだ。



今回のレースに向けて、もっとも燃えていたひとりが牧野だった。木、金曜までは順調だったが、大事な場面で情報不足が響いた。だがそれが翌日のカーティケヤンの役に立ち、チームは優勝を手にする。



「土曜日までは本当に苦戦して、セットアップも決まらなかった。レース2はセットアップを変えて、それがうまくいった」というヴィットマン。ポディウムではスタッフから「ハッピーバースデー〜トゥーユー♪」。

Dream Race
SUPER GT×DTM 特別交流戦
in Fuji Speedway
ON THE EDGE

アプローチ変更で浮上したBMW勢と可夢偉のガッツ

直線のディスアドバンテージを1日で取り戻す

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

S.Yoshida



「DTMカーはブレーキ温度センサーも、タイヤ温度センサーもない」ため、可夢偉はその感覚だけを頼りに、ヴィットマンを追いかけ、デュバルとの激しいバトルを展開した。

N.Mitsuhashi



「チームに合流したのは今週が初めて。事前のテスト等は一切なかった。今季のDTMの結果すら知らずに来て乗った。でもチームは本当にプロ。F1をやっていたスタッフもいて、非常にシステマチック」と可夢偉。



K.Masuda

3台体制で臨んだBMW M4DTMは、シリーズ3位のマルコ・ヴィットマンがレース2でDTM勢最上位の2位に入るなど大健闘。しかし「昨日まで表彰台に立つことはあまり想像できなかった」と、レース後ヴィットマンは告白した。M4DTMは木曜日の走り始めから3台ともタイムが伸びず、ヴィットマンはレース1で予選19番手、決勝18位に沈んだ。

M4DTMの劣勢は見た目にも明らかで、ストレートではニッサン以外のライバルにいとも簡単にオーバーテイクを許した。「明らかに直線スピードが違った。ウエットなら4～5km／h差でまだ何とかなるが、ドライだと8km／hくらい開きどうにもならない」とヴィットマンはお手上げ状態だ。エンジン規則が異なるGT500車両だけでなく、アウディRS5DTMに対してもシーズン中から常に3km／h程度負けており、それが富士では大きなディスアドバンテージとなった。

パワー差を埋めるためには、リヤウイングを寝かすなどダウンフォースを削らなければならない。しかし、そうするとコーナリングが犠牲になるだけでなく、タイヤを路面に押しつける力が弱まるため、デグラデーションの進行も早まる。

「カテゴリーが違うと思うくらい、ダウンフォースがスーパーGTと違いました。低速なヨーロッパのサーキットだったらそれほど影響しないのかもしれないけど、富士に関してはエアロがないとタイヤを守れない」と、M4DTM初ドライブの小林可夢偉。

「とにかくデグラデーションがすごくてまったく止まらない。土曜日のレース1は（空力で）リヤタイヤを守ろうとしたけれど、その分フロントがなくなってドアンダーになりどうしようもなかった」

決勝14位はM4DTM最上位だったが、スーパーGT勢にはまったく太刀打ちできなかった。

そこで可夢偉は日曜日のレース2に向けて、アプローチを変えた。BMWがいままで試したことのないセットアップを試したのだ。

「何を変えたのかは秘密ですが、昨日はアンダーが強くフロントタイヤを守れなかったので、今日はリヤウイングを削ってオーバーにし、リヤタイヤは運転で守るようにした。だからコーナーではフラフラでしたね」

その状態で可夢偉は13番手グリッドからレース2をスタートし、5位でフィニッシュ。土曜日までの苦戦を考えれば、望外とも言える結果を残した。

途中、アウディのロイック・デュバルと接触を伴う激しい接近戦を繰り広げ、それは今大会最高の見せ場のひとつとなった。

「クルマを壊したくないのに、みんな壊す気満々で来るから（笑）。でも、みんながその気やったらやるしかないやろと。普段の日本のレースだと絶対ペナルティだけど、楽しめました」

ファイター可夢偉の面目躍如と言える、熱量の高いレースだった。

地力に勝るチームが見せた初モノへの対処法

経験豊富なトムスは慌てず騒がず「楽しんだ」

Text：中野一史（Kazushi Nakano／本誌）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



レース２は予選でレインタイヤのグリップ（新品よりもその後サファリに投入した中古の方がグリップが良好だった）に翻弄されたり、決勝ではストレートの遅さに悩まされたりしたが、いずれもキーパーがレクサス勢最上位。マシンバランスも良好で、平川は「昨日以上にタイヤマネジメントもうまくいったと思います」。

「これなら、遅くても仕方ないか」

10月にホッケンハイムで行なわれたDTM最終戦、ドライでの走行を終えた平川亮のタイヤ表面を見て、トムスの東條力エンジニアはそう思った。そこにあったのは「スライド痕」。タイヤ競争のあるGT500なら一発で「使えないスペック」の烙印を捺されるようなタイヤである。だが、ふと気になってタイヤガレージを訪れDTM各車が履いていたタイヤを観察すると、そこにはもっと酷い表面のタイヤばかりが並んでいた。DTM勢はそのタイヤで、速いペースを刻んでいる。東條氏はショックを受けると同時に、ハンコックの使い方を悟った。

そもそもトムスはドイツでキーパーLC500を走らせるにあたり、小枝正樹エンジニアと担当データエンジニアだけでなく、au LC500担当の東條氏、さらにパフォーマンスエンジニアまでもが同行。同時期にはもてぎで最終戦向けテストも行なわれていたが、この未知なるレースをチーム一丸となって習熟することに努めていた。

その結果、富士では「僕らはもう分かっているから、普段のセットアップを気にする必要はない」（東條氏）と、auは極端にソフトな足まわり、キーパーはそれと通常GT500仕様との中間あたりのセットで走行を開始する。富士の路面に対しては「結構、日本寄りでもいける」（関口雄飛）と、auの足まわりは周囲とは逆に硬くなる方向でアジャストされていく。タイヤはやはりスライドしていたが、そこへの対策を盛り込んだセットアップも機能していた。キーパーも、大きくセットをいじることはなかったという。ドイツで得た知見を充分に活かし、他チームがあたふたとするなか、トムスは地に足をつけて短期決戦を戦った。普段と同じシャシーながら異なるタイヤで海外勢と対決する点を「マカオGPに近いと感じた」と山田淳監督は言う。東條氏も今回のようなチャレンジは「楽しい」と破顔一笑。異なる環境への準備と適応という面で、経験豊富なトムスの底力を感じる一戦だった。

ニック・キャシディにとっても、レース1は最高のリベンジの舞台となった。ホッケンハイムでは雨のなか、序盤でクラッシュ。「あのあと、僕の能力に疑問を持っている人々がいることにフラストレーションがあった。でも今週はレイン、ダンプ、ドライと、どんな条件でも強さを見せることができた」と笑顔。カギとなるタイヤ内圧への対応も、「90～95％で走るようにした。周りは早めにピットに入っていたけど、（後半を考え）ピットインを伸ばしたかった」と完璧にマネジメント。ドライバーもまた、敵地で涙を呑んだ経験をバネに地元・富士を戦った。

惜しむらくは予選2番手だったロイック・デュバルがスタートできなかったこと。かつてトムスにも所属したデュバルと、現エース的存在であるキャシディは、どんなバトルを繰り広げてくれただろうか。

T.Ogasawara

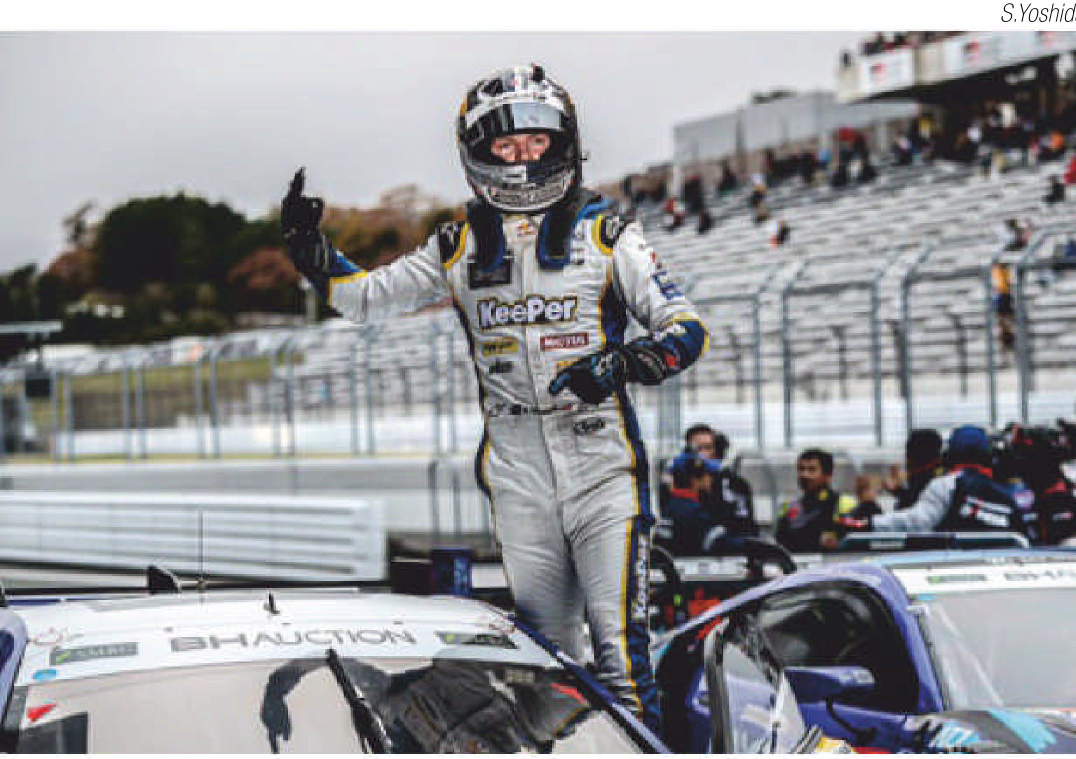


M.Kamio



「タイヤは思ったよりはグリップするなっていうのが正直な印象。タテ方向はよく止まる、けど横（方向）は全然ないっていうイメージでした。あと、意外と燃料積んだらバランスが良くなったりした」と一貴。

S.Yoshida



木曜に行なわれた2回のインディスタート練習に参加できなかったキャシディ。ぶっつけ本番で、かつ隣のグリッドのデュバルもいないという特殊な状況だったが、レース1はPPから無事ホールショットを奪い、完全勝利。

DTM王者アウディが、この一戦のために進めてきた準備

タイヤバーストもなんのその

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



ラストはFP2で、2番手以降にコンマ5秒もの大差をつけた圧巻の走りを見せる。土砂降りの雨のなかでのアタックに、「さすがDTMチャンピオン」の声があがる。

K.Kobayashi

「この交流戦に向けて、シミュレーションテストもしてきたし、クルマのセットアップに関しても、いろいろと変えてきた部分はある」

レース1の決勝後、アウディスポーツ代表のディーター・ガスは、そう語った。アウディはWEC参戦時代に富士での経験もあり、今回のレースに向けてのモチベーションも非常に高く感じられた。だからこそ、プレチャンバーを備えるメーカーもあるスーパーGTエンジンとの出力差、また空力規定の違いによって生じるラップタイムの違いにも神経を尖らせており、ガスはこの席上で「できればBoPで調整してもらいたい」とまで言っている（結局、予選結果が拮抗していたことから、BoPは見送られた）。

さて、そのアウディは、木曜日のテストセッションで、4車が揃って左リヤタイヤのバーストに見舞われた。予選に向けて限界を試していたドライバーもいただろうが、「ロングランをしていて縁石をまったく触っていない」というブノワ・トレルイエのクルマにまで発生。理由として考えられるのはキャンバーのつけ過ぎだったが、とにかくタイヤが完全に破壊されていて、正確な原因が特定できない。翌日の金曜日が土砂降りの雨となったため、そこでの原因究明も叶わなかった。そのため、第1レースが行なわれた土曜のセットアップは「かなりタイヤに対してコンサバな方向に振った」というのは、今年のDTMチャンピオンであるレネ・ラスト。だが、それでは「思うようにペースが上げられなかった」という。ただし、このレースでタイヤにまったく問題がなかったことから、ラストは日曜日の第2レースに向けて、セットアップを「タイヤに対してアグレッシブな方向に戻した」。それが災いしたのか、レース中盤、1コーナー手前でラストのタイヤが再びバーストしてしまった。同じ事態は、最終的に3位表彰台に上がったロイック・デュバルにも発生している。ガスによると、「このサーキットでさらにテストを重ねないと問題は解決できないと思う」ということだった。

今回、DTM車両はDRSが使用できなかった。しかも、富士は長いストレートがあるため、ダウンフォースも減らす方向に振ってきている。また、通常のDTMとは違い、予選と決勝の間のセットアップ変更が許された。デュバルによると、「いつもは決勝のロングランを重視していて、予選の一発はあまり考えていない。今回もレース1では大きくコンディションが変わらなかったから、予選も決勝も同じセットだったけど、レース2では結構変えたよ。予選が雨でレースがドライになったから、デフも変えたし、足まわりもいろいろとね」。タイヤバーストには見舞われたものの、デュバルはそのセットがドライ路面にハマり、最終的には表彰台を獲得した。

もし、次の機会があればアウディがさらに準備を進めてくるのは間違いないと思っていいだろう。

K.Masuda



デュバルは土曜の予選でフロントロウ、日曜はPPと大活躍。ちなみにアウディの各ドライバーはシミュレーションテストにトータル2日半を費やしてきたという。

T.Ogasawara



レースウイーク中、左リヤタイヤのバーストに見舞われたアウディ勢。タイヤへの負荷が大きいセットだったと予想されるが、それを確めるにはさらなる走行量が必要だ。

K.Kobayashi



来季はFR化で吸気温度問題から解放される。しかし「いかに我々がラクをしてきたか実感しています。MRの場合、吸排気レイアウトにフォーミュラのように自由度があってパワーを出すことができる。FRだと狭いエンジンルームに収めながら同じパワーを出さなければいけないので、かなり厳しいところからのスタート」と佐伯氏。

なんで、苦手な富士をNSXが席巻したか

ミッドシップ最終形 19NSX-GTの答え合わせ

Text：有冨誠一郎（Seiichiro Aritomi）　Photo：小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）

ここ数年の傾向としてNSX-GTは富士を苦手としている印象があったが、今回の特別交流戦レース2では、レースを席巻する勢いがあった。展開によっては表彰台独占も夢ではなかった。どのような要因によるものなのだろうか？　ホンダの開発責任者、佐伯昌浩氏に聞いた。

「目立ってはいませんけど、ラウンド2もラウンド5もレースラップはよかった。それまで苦手としていた富士でのパフォーマンスを改善するのが今年の目標のひとつでした。富士で負けていたセクター3もけっこう走れるクルマになってきていて、なおかつ気温も下がったので、有利になるのではないかと富士に来る時点である程度の目論見はありました」

レース1、レース2とも予選はダンプコンディション。セクター3で見ているとダンロップコーナーでのターンインがNSX勢は鋭く、その後の上りS字セクションでのトラクションの掛かり方もいい。トラクションについてはミッドシップで重量配分がリヤ寄りなのが奏功しているのは分かるが、ターンインについては、今季規定されたミッドシップハンデのウエイト搭載位置がむしろ恩恵になった面もあるという。それはフロントオーバーハング、スプリッター上面に搭載されていた。

気温が下がったことによる恩恵は、エンジン吸気温度が低下してエンジンパワーが出せることと、空気密度が上がることでダウンフォースが増えることが挙げられる。弱点が解消され武器が強みを増した。富士戦はラウンド2もラウンド5も気温が高い環境下のレース。富士で低温コンディションのイベントは現行規定では経験していない。コンディションが大きくNSXに味方した。

「それに予選がダンプコンディションであったことが有利に働きました。決勝ではペースが変わらず逃げることはできなかった」

たしかにグリップの薄いウエットだからこそトラクションの差は大きくタイムに反映されるが、ドライではその差は小さくなる。もしかするとグリップ力に限りのあるコントロールタイヤであったことも予選ではNSXを助ける方向に働いたのかもしれない。

さらに予選一発の速さの点ではフレッシュエンジンの恩恵もあったようだ。

「年間2基の規定によってレースでエンジンを使い切っており、今回はオーバーホールしたフレッシュエンジンを積んでいたので、1レースで使い切るくらい点火時期も攻めていいよと指示していました。他社がどのような対応をしたのか分かりませんが、それも効いたかもしれません」

ブースト圧もラムダも最大値ぎりぎりを狙うリーンブーストの勝負のなかで、ノッキングさせながら使うのが今のGT500のエンジン競争。点火時期を攻めればそれだけエンジンライフが縮まる。開発自体は20年シーズンに向けて完全移行して仕様変更はないものの、結果的に〝富士スペシャル〟となった3基目が爆発力を発揮した。

「ミッドシップ最後のレースを気持ちよく終わることができました」

【提案】シリーズのさらなる活性化に向けて

交流戦を、シリーズ中盤に入れませんか？

Text：有富誠一郎（Seiichiro Aritomi）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



多くのファンを惹きつけるGTの要素は、「予測不能」であること。特定のドライバーやチームを応援しつつ、バトルを堪能している。DTM側が交流戦の費用対効果を指摘するなら、中国で開催もありかも。日本のファンにとっては観戦のための負担が増えるのが難点だが。

あらためて確認しておくと、今回の交流戦に参加したDTM車両はクラス1規定に完全準拠しており、19年GT500車両は多くの部分でクラス1と共通しているものの、若干開発領域が広い。GT500が性能面で有利であるのは事実だ。

GT500チームが初めて履くハンコックタイヤへの理解を深めていくに従い、土曜日のレース1では車両規定の差に由来するGT500車両とDTM車両の性能差も少し見える状況になった。レース2に向けて、その差を車両重量による性能調整で均衡を図るべきではないかという意見もDTM側から出ていたようだが、結局、性能調整は実施せず、双方が同じ車両重量（ドライバー込み1075kg＋ミッドシップハンデ29kg）によって戦った。

来季、GT500は車両規定にクラス1＋αを導入。DTM同様、共通サスペンション、共通フロアを導入しつつも、一部の空力開発と、プレチャンバーを含むエンジン開発がDTM車両との差異として残る。そこで、GT500に参加する3社の合意事項として、交流戦実施の場合には、クラス1規定の空力パーツ装着、プレチャンバー非採用エンジン搭載のクラス1完全準拠車両を用意することになっている。だからこそ、今回のイベント名は「特別交流戦」となっている。つまり来季以降のクラス1による交流戦こそが、完全な同条件下の真の交流戦であるとの意味も込められている。

来季の開催については「収支を含めて検証して、検討していく」（GTA坂東正明代表）とのことだが、さらにその先の展開をあえてここで提案したい。21年以降についてはシリーズ中盤に、選手権内のイベントとして交流戦を実施してはどうだろうか？　スーパーGTシリーズ戦としてはタイヤがマルチメイクであり、その契約問題があるものの、選手権内に収めることでコスト負担の問題も軽減されるだけでなく、シリーズのさらなる活性化に寄与することが期待される。今回の特別交流戦では非選手権で性能調整も実施しない開催にも関わらず非常に濃いレース内容となり、交流戦でしか得られない刺激があった。選手権内でウエイトハンデなしで土日のレースにポイントが付与される形となれば、シリーズの折り返し点で展開を変化させる大きな要素となるだろう。また何のための交流戦なのか、クラス1なのか、選手権内に入れることで、その意義をより明確にすることができる。シリーズ全体としては、タイヤがマルチメイクであることが重要であることは変わらないものの、年に1度だけコントロールタイヤを使用したスプリントレースを入れることで、そこに非日常が生まれる。不確定要素が多いほどファンへ提供できる視点は増える。

非選手権であっても、スプリントレースとなればドライバーはプライドを懸けたレースをするだろうとの予想をしていたが、今回の特別交流戦の内容はそれをはるかに超えていた。これがタイトル争いと直結していたら、どれだけ緊張感が高まるのか期待が膨らむ。

では混走が前提であるGT300はどうするか？　その答えも今回併催のスプリントカップにある。GT300もスプリント形式で充分に見応えのあるレースになることが今回証明された。混走ではないから、譲る必要がなくバトルに集中できる。

歴史的に類を見ない国際交流の扉が開いた。次の展開を大いに期待したい。



今回ドライバーたちからは見知らぬライバルとの戦いを「楽しんだ」という声は多かった。もともと「初めての」コースやマシンで走ることが好きな者も多く、エントラントも刺激を求めているのだ。

GT300レギュラーチーム 7台 ＋ スペシャルチーム 5台

いつもと違う“何もかも”

auto sport Web Sprint Cup ***Entry Machine Overview***

Photo：平田 勝（Masaru Hirata）

※このページにある最高速は週末をとおして記録されたものです。

埼玉トヨペットGB マークX MC

#52 埼玉トヨペット Green Brave ｜ 脇阪薫一／吉田広樹

GT300



Race 2 》 Final：2位

最高速：270.000km/h

SYNTIUM LMcorsa RC F GT3

#60 LM corsa ｜ 吉本大樹／宮田莉朋

GT300



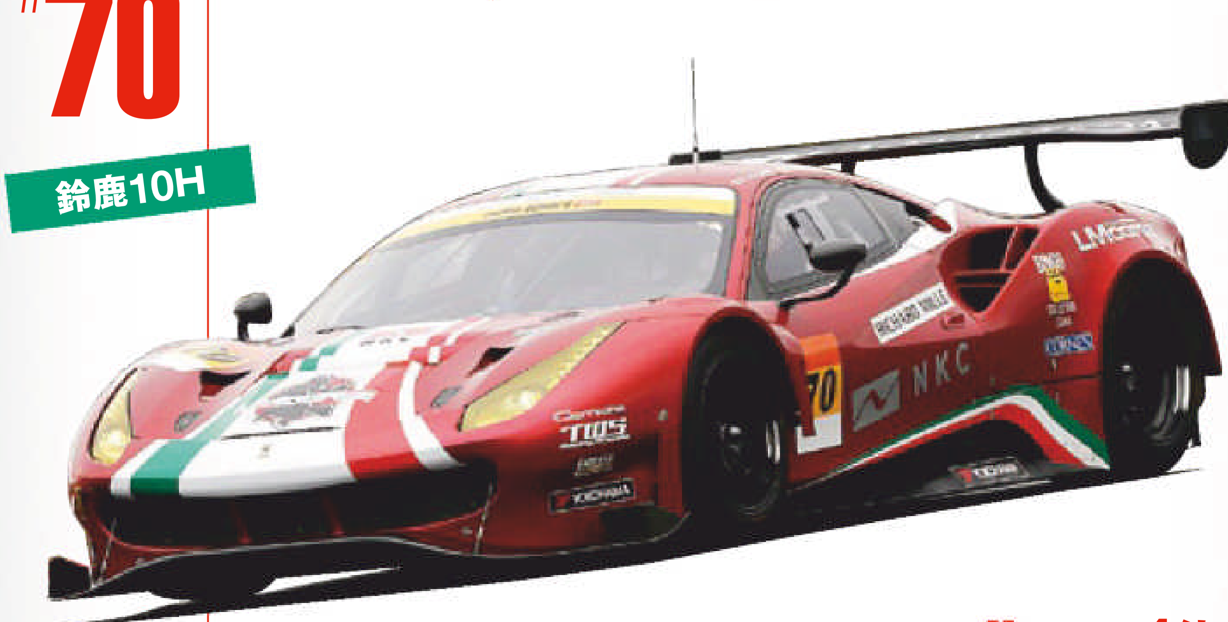
Race 2 》 Final：優勝

最高速：274.809km/h

LMcorsa Ferrari 488 GT3

#70 LM corsa ｜ 河野駿佑／菅波冬悟

鈴鹿10H



Race 2 》 Final：4位

最高速：269.327km/h

BH AUCTION CORVETTE GT3

#37 BINGO RACING ｜ 武井真司／笹原右京

鈴鹿10H



Race 2 》 Final：3位

最高速：271.357km/h

TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT

#31 apr ｜ 嵯峨宏紀／中山友貴

GT300



Race 2 》 Final：6位

最高速：272.040km/h

TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT

#30 apr ｜ 永井宏明／織戸 学

GT300



Race 2 》 Final：5位

最高速：270.000km/h

Dream Race
SUPER GT × DTM 特別交流戦
in Fuji Speedway
ON THE EDGE

HOPPY 86 MC

#25 GT300

つちやエンジニアリング | 松井孝允／佐藤公哉



Race 2 》 Final : 8位

最高速：274.809km/h

RUNUP RIVAUX GT-R

#360 GT300

TOMEI SPORTS | 青木孝行／田中 篤



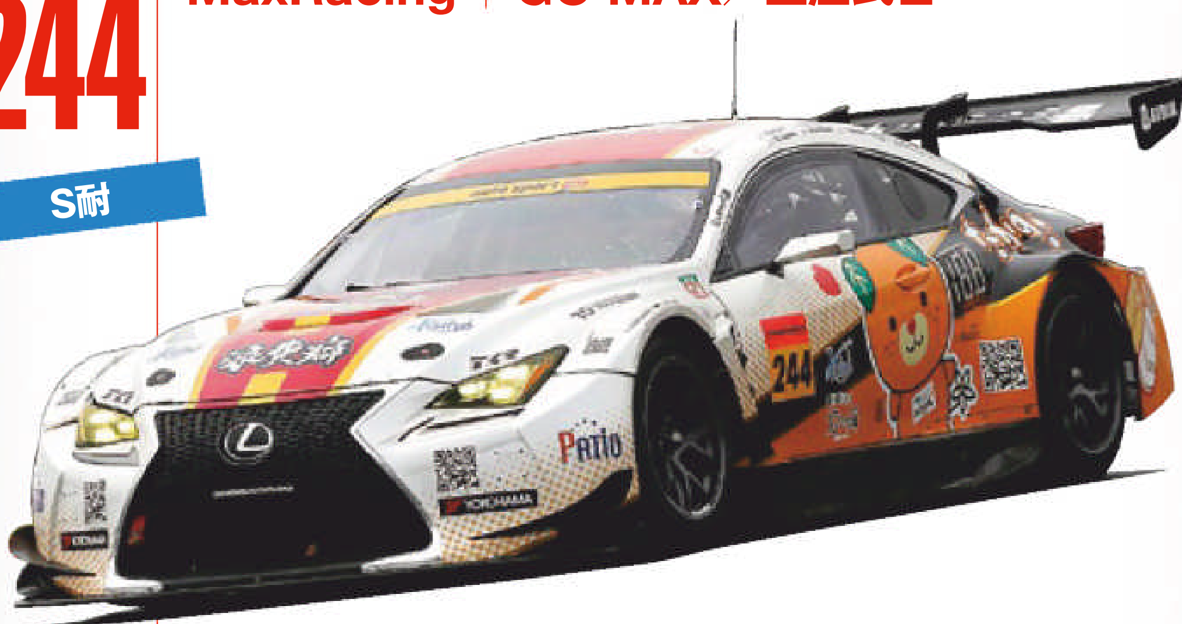
Race 2 》 Final : 7位

最高速：270.677km/h

MaxRacing RC F GT3

#244 S耐

MaxRacing | GO MAX／土屋武士



Race 2 》 Final : 10位

最高速：266.667km/h

植毛GO&FUN GT-R

#48 GT300

NILZZ Racing | 飯田太陽／田中勝輝



Race 2 》 Final : 9位

最高速：270.000km/h

Planex スマカメ マクラーレン720S

#11 鈴鹿10H

Hanashima Racing | 久保田克昭／小高一斗



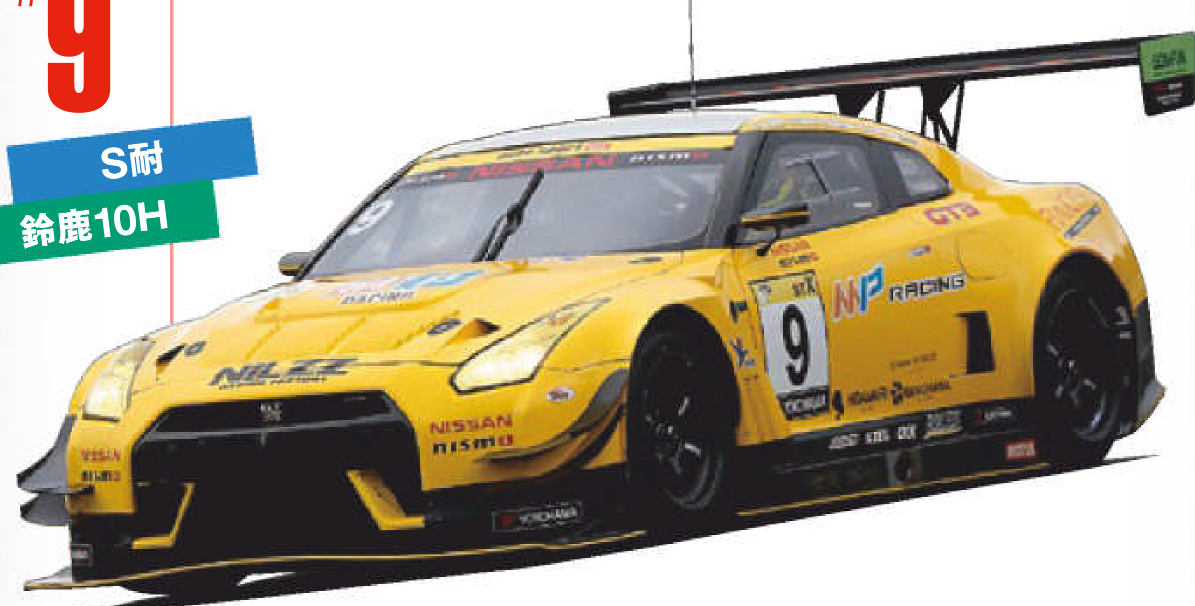
Race 2 》 Final : 12位

最高速：269.327km/h

MP Racing GT-R

#9 S耐 鈴鹿10H

NILZZ Racing | JOE SHINDO／井上恵一



Race 2 》 Final : 11位

最高速：273.418km/h



新フォーマットで見えたエントラントとファンのギャップ

レースは誰のもの？

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
上尾雅英（Masahide Kamio）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
後藤 純（Jun Goto）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

今回採用されたリバースグリッドはどうだったか——。

「僕自身の考えで言うと、観ている人が楽しむためのシステムであって、走っている側からしたら、通常どおりのほうがレースっていう感じがします」

レース2後のトップ3会見、この質問に最初に答えた埼玉トヨペットGBマークX MCの吉田広樹の言葉だ。言い方は違っても、ほかのドライバーも同様

N.Mitsuhashi

の意見が多かった。ドライバーはアスリートであり真剣勝負をしている。速いものが後ろに下がるリバースグリッドを嫌がるのは、当然のことだ。

スーパーGT×DTM特別交流戦で併催されたオートスポーツWeb スプリントカップは、何もかもがいつもと違っていた。GT300のレギュラーチームに加え、スーパー耐久や鈴鹿10Hに参戦するチームがスペシャルエントリー。レースのフォーマットも予選はノックアウト方式のQ1、Q2タイムで決勝グリッドが決まるのではなく、Aドライバーと Bドライバーがそれぞれ10分間アタックし、その合算タイムで順位が決まる。スーパーGTでの決勝は300㎞を基本としたセミ耐久レースだが、今回は50分の2レース制で、どちらもドライバー交代が義務付けとなる。また、ルーティンピットでのウインドウオープンはレース開始から20分を過ぎて30分までの間とされ、その際のピットロードの入り口から出口までの通過時間は70秒以上、給油はなし、タイヤ交換などのためにジャッキアップした場合はプラス30秒と定められた。いつもとの違いに、ファンは戸惑ったかもしれない。

しかし、観客にとってはむしろ単純明快なフォーマットだ。いまのGT300は、多彩な車種がしのぎを削っている。2019年シーズンは、14車種が参戦していた。車種ごとに異なる特性が得意不得意なサーキットを生み、さまざまなピット戦略が採られる。タイヤメーカーの違いもレース展開に変化をもたらす。タイヤは4輪交換なのか2輪交換なのか、それとも無交換なのか。燃費や燃料タンク容量の違いもあって給油時間も変わる。それがGT300の魅力でもあるが、長いレース距離のなかでピット時間によって起きる順位変動は、タイミングモニターを確認しながらでないと誰と誰、どのクルマが実際に争っているのか分かりづらい。その点で今回のフォーマットは、50分のスプリントレースでピット滞在時間も全車で平等。コース上で速いものが勝つ展開は、観ている側も分かりやすい。

エントラントからも、リバースグリッド以外のフォーマットに対してはおおむね好評だった。シンティアム LMコルサ RC F GT3の吉本大樹は、「コース上で見ている順位のままでレースが進み、初めてサーキットに来たお客さんでも楽しめると思う」。そして多くのドライバー、チームが「スプリントレースはガチンコ勝負だから、こっち(エントラント)も面白い」という。「ファンが楽しめて、競技の内容はガチ。それが本当のプロのレース」という声も聞こえてきた。予選ではふたりともに速いドライバーをそろえるGT300のレギュラーチームがトップ5に並び、セミウエットからドライへと変わる難しいコンディションとなったレース1でも、GT300チームがトップ4を占めた。速くて強いものが、リザルトの上位に名を刻む。

土曜日に開催されたレース1後の表彰式では、日曜日開催のレース2のグリッドを決めるクジ引きが行なわれた。レース1の順位どおりのグリッドか、上位6




T.Moriyama

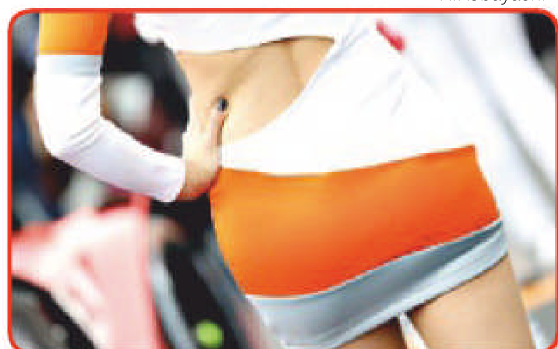
台を対象としたリバースグリッドになるか。レース1優勝の吉本が引き当てたのは『リバースグリッド』だった。レース1はいわば予選レースであり、本当の決勝はレース2だ。そこでレース1優勝のシンティアムRC Fが6番グリッド、レース1で6位だったBHオークションコルベット GT3がポールスタートと決まった。なお、このタイミングでクジ引きとしたのは、レース2に向けて「6位を狙う」ことがないようにである。

早朝まで降り続いた雨は上がり、コース上には濡れた路面が残るもレコードラインはドライ。レース2は全車ドライタイヤでスタートする。いつも以上に密集したインディスタートから、笹原右京がホールショットを決める。その後方では、吉本がオープニングラップで2台かわし、翌周には2番手に浮上。しかし、その時点で笹原は11秒も前を走っていた。1台が抜き出た展開となるが、そこかしこで接近戦が演じられる。

12周でピットウインドウが開くと、16周までに全車がルーティンピットを完了。単純明快なコース上でのバトルが、また繰り広げられる。そのなかでシンティアムRC Fの宮田莉朋がBHオークション コルベットの武井真司との距離を一気に詰めていき、19周目のヘアピンでアウトから並びかけて抜き去っていく。これでトップに浮上。武井は24周目の1コーナー、ブレーキングで埼玉トヨペットマークXの吉田にも抜かれて3番手に後退するが、その後はポジションを守りGT300のレギュラーチームに割って入る笑顔の3位。シンティアムRC Fはレース1、レース2ともに勝利し、強さを見せつけた。そしてリバースグリッドが多くのバトルを引き起こし、スペシャルエントリーであるBHオークションコルベットの表彰台を生んだ。


S.Yoshida

最終戦もてぎで発表されたホッピー86に加え、今回がラストレースであることを明かした埼玉トヨペットのマークXが2位。ホッピーはピット滞在時間ペナルティで8位という結果に、「今年のウチらしい締め方」とチームは笑う。


K.Kobayashi


M.Hirata

レース１後の表彰式、優勝者である吉本がレース２のグリッドを決めるクジを引く。結果はリバースグリッド。「エンターテイメント性を考えると、すごく良いと思う。でも、僕らにとっては最悪やなと思いました（笑）」

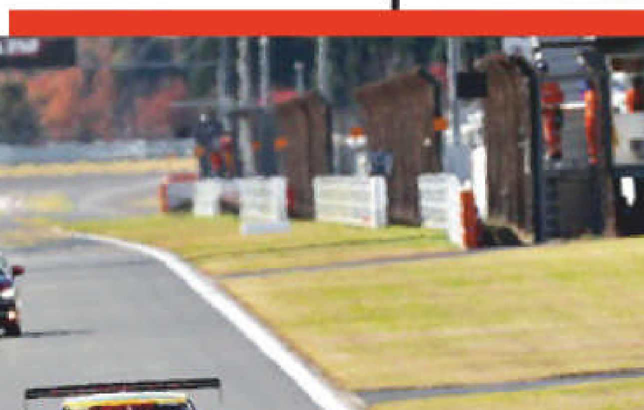

N.Mitsuhashi




N.Mitsuhashi




S.Kusakai




M.Kamio

ファンあってのスーパーGT

レース2後、観客にも冒頭の質問をぶつけてみた。

「普段のセミ耐久に比べて、スプリントレースは観客席からでも展開が分かりやすい。個人的には通常のスーパーGTのフォーマットが好きなので、GT500とGT300が別々に行なわれる今回は、GT500×DTM狙いで来ました。でも、土曜日に関しては正直、スプリントカップのほうが面白かった。日曜日のリバースグリッドも良かったですね。吉本選手と宮田選手にとってはきっと嫌だったと思うし、申し訳ない気持ちもありますけど（苦笑）。貴重な週末の2日間を使って、高速代とガソリン代をかけて、決して安くないチケットを購入して来る私たちのようなファンにとっては、交流戦のレース2と、スプリントカップのレース1を観られたことが、今週末の収穫です」（栃木県在住・男性）

「S耐はクルマを近くでじっくり眺められるので観戦に行きますが、レースはあまり見ていないんです。やっている人にとっては面白いのかもしれませんけどね、すみません。その点、GT300はレースに動きがある。GT500との絡み、タイヤによっても、マシン特性とコース特性のマッチングによっても勢力図が変わる。何よりホッピー86とかBRZ、マークXとかが出ているのが良い。GT3だけでレースするなら、別にGT300じゃなくてもいいわけで、GT3のなかにJAF-GTやマザーシャシーがいるからGT3が輝いて見えるんですよね。つまりGT300の魅力は、GT500との混走で、タイヤ競争があって、GT3以外のクルマも走っていること。今回のスプリントカップはGT500との混走じゃなかったけど、それ以外の要素が詰まっていた。リバースグリッドもめちゃくちゃ面白かった。僕らのようなファンは、ドライバーやチームが困ったり、


K.Kobayashi

レース２の終盤、接近戦を演じたLMコルサ フェラーリの河野とaprプリウスPHVの織戸。「先輩の壁は厚かった」と、一発で抜けなかったことを悔しがる河野。しかし、そのバトルは富士を沸かせた。来季のGT300参戦に繋がるか？


S.Yoshida

Qualifying RESULT

Pos.	No.	Car	Model	Tire	A Driver	Best Time	B Driver	Best Time	A+B Best Time
1	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	LEXUS RC F GT3	DL	吉本大樹	1'47"604	宮田莉朋	1'45"029	3'32"633
2	25	HOPPY 86 MC	TOYOTA 86 MC	YH	松井孝允	1'47"088	佐藤公哉	1'46"047	3'33"135
3	52	埼玉トヨペットGB マークX MC	TOYOTA MARK X MC	BS	脇阪薫一	1'48"731	吉田広樹	1'46"248	3'34"979
4	48	植毛GO&FUN GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	飯田太陽	1'48"395	田中勝輝	1'46"761	3'35"156
5	360	RUNUP RIVAUX GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	青木孝行	1'47"617	田中 篤	1'49"464	3'37"081
6	11	Planex スマカメ マクラーレン720S	McLaren 720S GT3	YH	久保田克昭	1'49"194	小高一斗	1'47"961	3'37"155
7	244	MaxRacing RC F GT3	LEXUS RC F GT3	YH	GO MAX	1'49"630	土屋武士	1'47"876	3'37"506
8	9	MP Racing GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	JOE SHINDO	1'50"140	井上恵一	1'47"637	3'37"777
9	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	永井宏明	1'51"242	織戸 学	1'46"689	3'37"931
10	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	嵯峨宏紀	1'49"708	中山友貴	1'48"266	3'37"974
11	70	LMcorsa Ferrari 488 GT3	Ferrari 488 GT3	YH	河野駿佑	1'50"462	菅波冬悟	1'47"974	3'38"436
12	37	BH AUCTION CORVETTE GT3	Corvette C7 GT3-R	YH	武井真司	2'33"367	笹原右京	1'47"741	4'21"108

ファンが楽しめて競技の内容はガチ それが本当のプロのレース

T.Ogasawara



K.Masuda



auto sport Web Sprint Cup
in Fuji Speedway ON THE EDGE

ポールポジションを獲得し、レース１で優勝。レース２はリバースグリッドによって６番手からのスタートとなったが、吉本が早々に２番手に浮上し、後半担当の宮田は大差を逆転して優勝。リバースグリッドが序盤のバトルと、終盤の逆転劇を生んだのは間違いない。



J.Goto

悩んだり、焦ったりしている姿を見て、一緒になって驚いたり感動したりしています。だから僕は、いまのGT300が好きなんです」（愛知県在住・男性）

もちろん、リバースグリッドについては賛否両論ある。だが、国内トップカテゴリーのスーパーGTは、観客がいて成り立つ興行レースだ。エントラントも、当然ファンを大切にしているし、ドライバーもファンサービスで応えている。でなければ、スポンサーの獲得に繋がらない。レースクイーンたちの存在も、スポンサーの宣伝効果に大きく貢献している。

ただ、リザルトにドライバー人生、チームの存続が懸かっているのも事実で、だからこそ真剣に挑んでいる。今回のレースフォーマットをとおして、ファンとエントラントが快く思うことの温度差を、我々も学ぶことができた。

最後に、スーパーGTのプロモーターであるGTAに聞いた。

「スーパーGTは全日本GT選手権のころから約25年、ほぼ同じレースフォーマットでやってきました。でも、だからといって変えないということではありません。ファンが求めてチーム側も面白いとなれば、変わっていきます。今回はそのひとつの経験を積めました」

Race1 RESULT

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Lap	Time/Gap	Grid
1	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	吉本大樹／宮田莉朋	DL	28	50'22"827	1
2	48	植毛GO&FUN GT-R	飯田太陽／田中勝輝	YH	28	2"429	4
3	52	埼玉トヨペットGB マークX MC	脇阪薫一／吉田広樹	BS	28	30"533	3
4	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井宏明／織戸 学	YH	28	32"155	9
5	70	LMcorsa Ferrari 488 GT3	河野駿佑／菅波冬悟	YH	28	46"207	11
6	37	BH AUCTION CORVETTE GT3	武井真司／笹原右京	YH	28	52"664	12
7	25	HOPPY 86 MC	松井孝允／佐藤公哉	YH	28	1'02"168	2
8	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨宏紀／中山友貴	BS	28	1'36"949	10
9	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／田中 篤	YH	27	1Lap	5
10	9	MP Racing GT-R	JOE SHINDO／井上恵一	YH	27	1Lap	8
11	244	MaxRacing RC F GT3	GO MAX／土屋武士	YH	27	1Lap	7
12	11	Planex スマカメ マクラーレン720S	久保田克昭／小高一斗	YH	19	9Laps	6

●ファステストラップ　1'39"270　No.25 HOPPY 86 MC／松井孝允　No.60 SYNTIUM LMcorsa RC F GT3／宮田莉朋
●黒白旗　No.52　脇阪薫一

Race2 RESULT

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Lap	Time/Gap	Grid
1	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	吉本大樹／宮田莉朋	DL	30	51'38"394	6
2	52	埼玉トヨペットGB マークX MC	脇阪薫一／吉田広樹	BS	30	15"559	4
3	37	BH AUCTION CORVETTE GT3	武井真司／笹原右京	YH	30	26"106	1
4	70	LMcorsa Ferrari 488 GT3	河野駿佑／菅波冬悟	YH	30	37"021	2
5	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井宏明／織戸 学	YH	30	38"794	3
6	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨宏紀／中山友貴	BS	30	38"892	8
7	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／田中 篤	YH	30	44"384	9
8	25	HOPPY 86 MC	松井孝允／佐藤公哉	YH	30	53"257	7
9	48	植毛GO&FUN GT-R	飯田太陽／田中勝輝	YH	30	1'36"361	5
10	244	MaxRacing RC F GT3	GO MAX／土屋武士	YH	29	1Lap	11
11	9	MP Racing GT-R	JOE SHINDO／井上恵一	YH	29	1Lap	10
	11	Planex スマカメ マクラーレン720S	久保田克昭／小高一斗	YH	7	23Laps	12

●ファステストラップ　1'38"814　No.37 BH AUCTION CORVETTE GT3／笹原右京　●黒白旗　No.360 青木孝行
●No.25 松井孝允　ペナルティストップ1秒（ピットウインドウ滞在時間不足）　●No.244 GO MAX　ドライブスルー（ジャンプスタート）
●No.11 久保田克昭　ドライブスルー（ピットレーンスピード違反）



T.Ogasawara

DTMルールとSCがもたらした展開は最後まで白熱

日独の激熱バトルは予想以上にエキサイト!

GT500クラスの3台によるDTMドイツ・ツーリングカー選手権の2019年最終戦ホッケンハイムへの遠征を経て、いよいよ日本に乗り込んできた7台のDTM勢。GT500のレギュラー15台と合わせて総勢22台のマシンは、21日からコントロールタイヤのハンコック習熟を含めて多くのテスト走行、公式練習をしてきた。

小雨舞う難しい状況下で行なわれた23日午前の予選では、キーパートムスLC500のニック・キャシディがポールポジションを獲得。2番手にBMCエアフィルター・アウディRS5 DTMのロイック・デュバルが並び、GT500とDTMがフロントロウを分け合うがっぷり四つの展開となった。

午後の決勝前には8分間のレコノサンスラップが実施された。するとダンロップコーナーへの進入でウェービングを繰り返していたデュバルのアウディが、突然コントロールを失いアウト側のバリアにクラッシュ。出走を取りやめた。また、BMW M4 DTMのアレッサンドロ・ザナルディはトラブルでピットスタートとなった。

レース1決勝は、従来どおりのローリングスタートながら、DTMがリスタート時に採用する2×2フォーメーションのインディ式スタートが採られる。車間を詰めた20台はグリーンシグナルと同時に一斉に1コーナーへ。

すると前方のデュバル不在で視界の開けたモチュール オーテックGT-Rのロニー・クインタレッリが、3番グリッドにつけたレイブリックNSX-GTの山本尚貴を仕留めて2番手へ。

しかし山本も2周目の1コーナーから並走してその座を取り戻すなど、オープニングからバトルが繰り広げられた。

さらに6番手発進のケーヒンNSX-GTの塚越広大もアクラポヴィッチアウディRS5 DTMのマイク・ロッケンフェラー、モチュールGT-Rのクインタレッリを仕留めて、3周目には3番手に浮上する。

13周を経過し、首位キーパーのキャシディと、7周目に2番手に上がったケーヒン塚越、3番手のレイブリック山本のトップ3が1分34秒台のペースで先を行くなか、ルーティンのピット作業が始まる。20周目に首位キーパーのキャシディが、翌周に全車がタイヤ交換を終えポジションも一巡。トップ3の顔ぶれは不動も、3番手山本の背後にはウェッズスポーツ アドバンLC500の坪井翔が迫ってくる。

レースも終盤に向け残り10分を切ったところで、カルソニック インパルGT-Rの佐々木大樹がピット出口付近のゼブラ帯でストップ。30周時点でセーフティカー（SC）が導入される。

マシンの回収を終え、残り1分30秒の時点でSCが明けると、再び車間を詰めたバトルは先頭の2台、キーパーとケーヒンが文字どおり〝車体をこすり付け〟ながら最後のスプリントへと突入したが、キャシディが老獪なリスタートでポジションをキープ。

表彰台圏内を狙った4番手のウェッズスポーツ坪井は、ワコーズ4CR LC500の山下健太に先行されたのち+1ラップとなった最終周で、auトムスLC500の関口雄飛、アウデ

Text : auto sport web　Photo : 益田和久（Kazuhisa Masuda）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

SGT/DTM 決勝レース1 リザルト

11月23日（土）｜ 4.563km×35周=159.705km ｜ 決勝出走21台 ｜ 完走19台 ｜ 天候：雨／曇り ｜ コース：ウエット ｜

順位	No	クラス	車名	ドライバー	車両	エントラント	周回	タイム（差）	ベストタイム	グリッド
1	37	SGT	KeePer TOM'S LC500	ニック・キャシディ	LEXUS LC500	LEXUS TEAM KeePer TOM'S	35	57'45"326	1'31"346	1
2	17	SGT	KEIHIN NSX-GT	塚越広大	Honda NSX-GT	KEIHIN REAL RACING	35	0"433	1'31"610	6
3	1	SGT	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴	Honda NSX-GT	TEAM KUNIMITSU	35	5"862	1'31"636	3
4	6	SGT	WAKO'S 4CR LC500	山下健太	LEXUS LC500	LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S	35	6"974	1'32"259	11
5	19	SGT	WedsSport ADVAN LC500	坪井 翔	LEXUS LC500	LEXUS TEAM WedsSport BANDOH	35	9"966	1'31"226	9
6	21	DTM	Audi Sport Japan RS 5 DTM	ブノワ・トレルイエ	Audi RS 5 DTM	WRT Hitotsuyama Team Audi Sport	35	11"242	1'32"781	16
7	36	SGT	au TOM'S LC500	関口雄飛	LEXUS LC500	LEXUS TEAM au TOM'S	35	11"369	1'32"740	10
8	33	DTM	Audi Sport RS 5 DTM	レネ・ラスト	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Rosberg	35	11"540	1'33"408	14
9	38	SGT	ZENT CERUMO LC500	立川祐路	LEXUS LC500	LEXUS TEAM ZENT CERUMO	35	13"421	1'32"412	15
10	16	SGT	MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀	Honda NSX-GT	TEAM MUGEN	35	13"426	1'32"321	22
11	3	SGT	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	フレデリック・マコヴィッキ	NISSAN GT-R	NDDP RACING with B-MAX	35	15"648	1'33"710	8
12	23	SGT	MOTUL AUTECH GT-R	ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R	NISMO	35	15"764	1'33"475	4
13	99	DTM	Akrapovic Audi RS 5 DTM	マイク・ロッケンフェラー	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt Sportsline	35	18"790	1'33"381	5
14	00	DTM	BMW M4 DTM	小林可夢偉	BMW M4 DTM	BMW Team RBM	35	18"929	1'33"300	18
15	8	SGT	ARTA NSX-GT	伊沢拓也	Honda NSX-GT	ARTA	35	19"832	1'31"954	13
16	39	SGT	DENSO KOBELCO SARD LC500	中山雄一	LEXUS LC500	LEXUS TEAM SARD	35	20"524	1'31"794	17
17	24	SGT	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	ヤン・マーデンボロー	NISSAN GT-R	KONDO RACING	35	22"480	1'32"437	7
18	11	DTM	BMW M4 DTM	マルコ・ヴィットマン	BMW M4 DTM	BMW Team RBM	34	1Lap	1'31"549	19
19	12	SGT	カルソニック IMPUL GT-R	佐々木大樹	NISSAN GT-R	TEAM IMPUL	28	7Laps	1'33"664	12
	64	SGT	Modulo Epson NSX-GT	牧野任祐	Honda NSX-GT	Modulo Nakajima Racing	25	10Laps	1'31"186	20
	4	DTM	BMW M4 DTM	アレッサンドロ・ザナルディ	BMW M4 DTM	BMW Team RBM	17	18Laps	1'34"607	21
	28	DTM	BMC Airfilter Audi RS 5 DTM	ロイック・デュバル	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Phoenix		DNF		2

●ファステストラップ　DTM　1'31"549　No.11　BMW M4 DTM　マルコ・ヴィットマン　SGT　1'31"186　No.64　Modulo Epson NSX-GT　牧野任祐
●黒白旗提示　No.12　佐々木大樹（12：52）、No.3　フレデリック・マコヴィッキ（15：09）　●訓戒　No.33　レネ・ラスト（ピット入口の白線カット）
●SC：15:18（29Laps)-15:25（32Laps）

S.Yoshida





S.Yoshida

（上）レース１はキーパーのキャシディがポール・トゥ・ウインでまずは先制。今日は完璧な１日と振り返った。表彰台はGT500勢が独占した。（左）激しい２位争いを演じたケーヒンの塚越とレイブリックの山本。塚越は晴れか雨か難しいスタート状況だったので中間のセットにして臨み、得意とするダンプコンディションのなか、６番手グリッドから１周目に５番手、２周目に４番手、３周目に３番手に浮上。７周目に山本をかわすがキャシディとの差は詰めらなかったものの、レース２でも好走を見せた。一方の山本もレース１で３位、レース２で４位と安定した走りを披露。

イスポーツジャパンRS5 DTMのブノワ・トレルイエとの三つ巴に持ち込まれる。結果的に、バトルのあおりを受けた関口が失速し、隙を見逃さなかったトレルイエがDTM最上位となる6位フィニッシュを果たした。

最終的には、シーズンでも主役を張ったキーパーのキャシディが特別交流戦の栄えある勝者に。2位にケーヒン塚越、3位にレイブリック山本と、これがミッドシップでのラストランとなるNSX-GT勢が入りGT500の実力派がそろう表彰台となった。

DTM勢が巻き返し

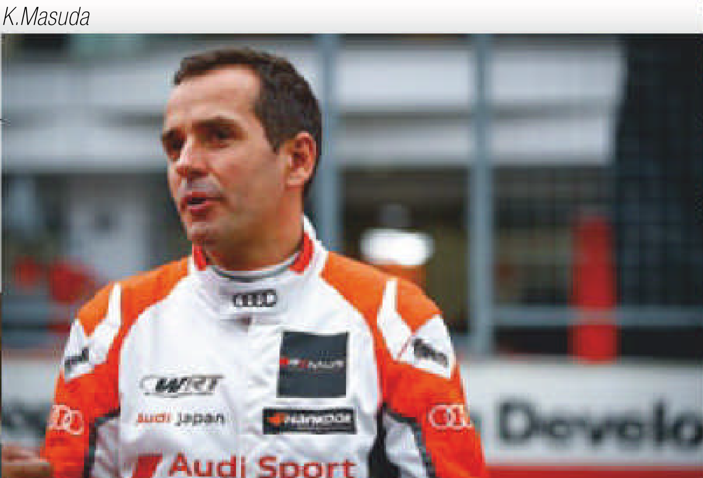
前日とまったく同じ流れで、24日午前にはレース2の予選が繰り広げられ、ウエットコンディションのなかモチュール無限NSX-GTの中嶋大祐が最速タイムを記録。金曜日に大クラッシュし、車両交換による5グリッド降格ペナルティで6番グリッドスタートに。

これにより2番手タイムのデュバルがポールポジションを確保。3番手のモデューロエプソンNSX-GTのナレイン・カーティケヤンが並び、2日連続で両クラスが最前列を分け合った。

また、DTM勢と同じく2日連続のレース参加となったレイブリックの山本、ケーヒンの塚越もそれぞれ3番手、5番手につけ、4番グリッドのDTM王者レネ・ラストのアウディスポーツRS5 DTMを間にはさみ、好調ホンダ勢が、ともにレース1で登った表彰台の再現を狙う構図となった。

レース2の決勝はデュバルがホールショット。しかし、ストレートスピー

K.Masuda





S.Yoshida

レース1はミッショントラブルで最後尾スタートとなったザナルディ。レース2では一時2位を走ってみせた。



T.Ogasawara

(右) BMWワークスからエントリーとなった可夢偉。ゼッケンは鈴鹿10Hでも馴染みのある"ダブル・ゼロ"。レース2では5位でフィニッシュした。(上)長年、日本でも活躍しておなじみのトレルイエ。日本では3年ぶりのレースとなった。DTMでの実戦でアウディRS5 DTMをドライブするのは初めて。レース1ではDTM勢最上位の6位と健闘を見せた。

ドの差を見せつけるNSX・GTのカーティケヤンが2周目で首位を奪い、4周目にはカーティケヤン、山本、大祐、塚越と、NSX・GT勢が1・2・3・4体制を築き上げる。

7周目、5番手デュバルの左リヤタイヤがバースト。その影響で破壊したリヤカウルの破片が脱落し、そのデブリ除去のため9周目にセーフティカー（SC）導入となった。

12周目突入時点でSCが明けるとカーティケヤンが首位をキープ。ケーヒン塚越が2番手に上がってくる。そしてルーティンのピットウインドウが迫り、15周目から各車が続々とピットへ。これでトレルイエがトップに立つ。

ところが20周目のストレートで今度はラストの左リヤタイヤがバースト。ストレート上に転がるデブリの撤去で、ふたたびSCが導入される。

25周目突入時点でリスタートが切られると、残る時間は10分ほど。アウディのトレルイエが先頭で1コーナーへと飛び込み、コカ・コーラコーナーを抜けていく。だがここで、リスタートで4番手にいたケーヒンの塚越がモデューロ無限の中嶋と接触、ARTA NSX・GTの野尻智紀にヒットして2台ともにマシンを破損してストップ。

さらに13コーナーではレクサス勢5台が絡むマルチクラッシュが発生してしまった。一方、首位のトレルイエも2度目のピットインで順位を下げる。

コース上に散乱したデブリのため、残り5分を切るところでこの日3度目のSCが導入されると、そのまま先導中に55分のレースリミット時間が経過。

レースは再開されるが、インディ方式ではなく1列隊列で、超スプリントのファイナルラップに突入する。

モデューロのカーティケヤンを先頭に、BMW M4 DTMのマルコ・ヴィットマン、アウディのデュバル、BMW M4 DTMの小林可夢偉、そしてモチュール無限の大祐のトップ5で1コーナーへ突入すると、4番手可夢偉がわずかに失速したことで優勝争いは実質トップ3に絞られていく。

逃げるカーティケヤンの背後で最後のマッチアップとなったDTMのヴィットマンとデュバルは、サイド・バイ・サイドで最終コーナーへ。インを取ったBMWのヴィットマンがデュバルのアウディをコース外に弾き飛ばすが、デュバルはランオフエリアを加速してコースへと復帰。そのまま並走して強烈な加速で前に出てデュバルが2位でチェッカー。しかし、直後にレースコントロールから迅速なペナルティ裁定が出され、トラックリミット違反のデュバルには1秒加算のタイムペナルティ。それでも3位表彰台は確保。GT500初優勝のカーティケヤン、2位にバースデー・ポディウムのヴィットマンが並ぶ表彰台となった。

記念すべき試みとして初のイベントを終えたスーパーGT×DTM特別交流戦。DRSやプッシュ・トゥ・パスを封じられ最高速に苦しんだDTM勢に、タイヤ習熟で未知のセットに挑戦したGT500勢。その結実が、随所で火花を散らすバトル満載のイベントとして目の前で繰り広げられ、未来に向け大いに期待が高まる週末となった。

SGT/DTM 決勝レース2 リザルト

11月24日(日) | 4.563km×31周=141.453km | 決勝出走22台 | 完走22台 | 天候:曇り | コース:ドライ |

順位	No	クラス	車名	ドライバー	車両	エントラント	周回	タイム(差)	ベストタイム	グリッド
1	64	SGT	Modulo Epson NSX-GT	ナレイン・カーティケヤン	Honda NSX-GT	Modulo Nakajima Racing	31	57'38"362	1'31"572	2
2	11	DTM	BMW M4 DTM	マルコ・ヴィットマン	BMW M4 DTM	BMW Team RBM	31	0"935	1"32'604	7
3	28	DTM	BMC Airfilter Audi RS 5 DTM	ロイック・デュバル	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Phoenix	31	1"825	1'32"886	1
4	1	SGT	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴	Honda NSX-GT	TEAM KUNIMITSU	31	3"412	1'31"864	3
5	00	DTM	BMW M4 DTM	小林可夢偉	BMW M4 DTM	BMW Team RBM	31	3"743	1'33"219	13
6	16	SGT	MOTUL MUGEN NSX-GT	中嶋大祐	Honda NSX-GT	TEAM MUGEN	31	4"356	1'32"277	6
7	99	DTM	Akrapovic Audi RS 5 DTM	マイク・ロッケンフェラー	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Abt Sportsline	31	4"536	1'33"291	8
8	37	SGT	KeePer TOM'S LC500	平川 亮	LEXUS LC500	LEXUS TEAM KeePer TOM'S	31	4"681	1'32"082	9
9	33	DTM	Audi Sport RS 5 DTM	レネ・ラスト	Audi RS 5 DTM	Audi Sport Team Rosberg	31	5"624	1'32"764	4
10	21	DTM	Audi Sport Japan RS 5 DTM	ブノワ・トレルイエ	Audi RS 5 DTM	WRT Hitotsuyama Team Audi Sport	31	7"226	1'32"976	15
11	23	SGT	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生	NISSAN GT-R	NISMO	31	7"542	1'32"925	17
12	24	SGT	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠	NISSAN GT-R	KONDO RACING	31	7"635	1'33"136	21
13	4	DTM	BMW M4 DTM	アレッサンドロ・ザナルディ	BMW M4 DTM	BMW Team RBM	31	7"680	1'34"062	22
14	39	SGT	DENSO KOBELCO SARD LC500	ヘイキ・コバライネン	LEXUS LC500	LEXUS TEAM SARD	31	8"950	1'33"475	16
15	6	SGT	WAKO'S 4CR LC500	大嶋和也	LEXUS LC500	LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S	31	9"311	1'32"130	20
16	19	SGT	WedsSport ADVAN LC500	国本雄資	LEXUS LC500	LEXUS TEAM WedsSport BANDOH	31	49"310	1'33"483	14
17	12	SGT	カルソニック IMPUL GT-R	ジェームス・ロシター	NISSAN GT-R	TEAM IMPUL	26	5 Laps	1'34"357	19
18	3	SGT	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平	NISSAN GT-R	NDDP RACING with B-MAX	26	5 Laps	1'33"094	18
19	36	SGT	au TOM'S LC500	中嶋一貴	LEXUS LC500	LEXUS TEAM au TOM'S	26	5 Laps	1'33"248	11
20	38	SGT	ZENT CERUMO LC500	石浦宏明	LEXUS LC500	LEXUS TEAM ZENT CERUMO	26	5 Laps	1'32"084	10
21	17	SGT	KEIHIN NSX-GT	塚越広大	Honda NSX-GT	KEIHIN REAL RACING	25	6 Laps	1'32"120	5
22	8	SGT	ARTA NSX-GT	野尻智紀	Honda NSX-GT	ARTA	25	6 Laps	1'32"831	12

●ファステストラップ　DTM 1'32"604 No.11 BMW M4 DTM マルコ・ヴィットマン　SGT 1'31"572 No.64 Modulo Epson NSX-GT ナレイン・カーティケヤン
●黒白旗提示　No.11 マルコ・ヴィットマン、No.21 ブノワ・トレルイエ(14:56)　No.38 石浦宏明(14:58)　No.23 松田次生、No.21 ブノワ・トレルイエ、No.39 ヘイキ・コバライネン(15:29)
●No.19 国本雄資　競技結果に40秒加算
●SC　1)14:45(9Laps)-14:50(11Laps)　2)15:05(20Laps)-15:16(25Laps)　3)15:19(26Laps)-15:27(30Laps)

Photo: T.Ogasawara

今日の友は今日の敵

クルマを降りたら普通に言葉を交わす先輩と後輩。でも乗ったら話は別。どうしても順位を譲るわけにはいかない事情と、どうしてもその順位が欲しい事情がぶつかった。最終戦の終盤、それもタイトルが掛かっているからこそ許されるギリギリの肉弾戦。SUPER GT史上に残る同門対決の結末やいかに。

SUPER GT 公式DVD Vol.8

Round 8 MOTEGI

11月29日(金)発売

価格： 本体2100円＋税

特典映像はポールポジションを獲得したau TOM'S LC500、関口雄飛のアタック（Q2）を収録。●実況はオフィシャル・アナウンサーのピエール北川●決勝は全ラップ収録。



好評発売中

Round1 岡山



Round2 富士



Round3 鈴鹿



Round4 タイ



Round5 富士 500mile



Round6 オートポリス



Round7 SUGO



全8巻セット（年間予約）も好評発売中。

今ならトールケース収納ボックスプレゼント（数量限定）

8戦分トールケースが収まる特製ボックス。素材は厚手のチップボール紙＋PP加工。





パソコン・スマホから

スーパーGT　DVD　定期　検索

・定期購読（年間予約）のご契約はFujisan.co.jpとなります。
・お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。

買収価格推定3億〜3.5億ドル！

“パイはまだまだ大きくできる”

世界を駆け巡った「ペンスキーのIMSとシリーズの買収」というニュース
この驚きのビッグディールを読み解くにはロジャー・ペンスキーという男の
インディ500&インディカーレースとの関わり合いを知る必要がある

Text：ジョン・オレオヴィクツ（John Oreovicz）
Translation：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：IndyCar／LAT

ペンスキーが
シリーズも500も
「全部買った！」



ドライバーとしてのロジャー・ペンスキー（左）は1960年代前半に北米スポーツカーのビッグレースで、ジム・クラーク、ジャック・ブラバム、グレアム・ヒル、ジョン・サーティーズなどを相手にいくつかの勝利をあげていた。右がトニー・ジョージ。

インディアナポリス・モーター・スピードウェイ（IMS）とインディカーシリーズを一族企業として運営してきたハルマン&カンパニーをロジャー・ペンスキーが買収した。この意義はとてつもなく大きく、アメリカの自動車レースの今後50年、あるいはそれ以上の年月において最も重要な史実となるかもしれない。

“ザ・スピードウェイ”は、異論もあろうが世界で最も有名なレース場だ。IMSは1909年に作られ、ふたりのオーナーを経て、インディアナ州のビジネスマン、トニー・ハルマンが75万ドルで買収。彼のハルマン&カンパニーが1945年にオーナーとなり、以来、ハルマン、ジョージの両家がIMSを運営してきていた。ハルマン家の指揮下、インディ500は爆発的メジャーイベントへと成長。1955年にル・マンで惨事が発生し、アメリカでは人気ドライバーのビル・ブコビッチがインディで事故死。アメリカ自動車連盟（AAA）はレース主催の立場から離れる決断を下し、ハルマンはUSAC（USオートクラブ）設立に尽力。以来、IMSはインディカーレース全体に対する影響力を持つことになった。

ペンスキーは米レース界で最も成功し、名の通っているビジネスマンである。14歳のときにインディ500を見た1951年以来、IMSは彼の人生の中心にあった。彼はレースに、なかでもインディアナポリスに取りつかれ、変わることがなかった。彼は、まずはレーサーとして活躍。1964年にはインディカーをテストするオファーをもらったが、それを受けず、ビジネスにフォーカスをシフト。

そのマシンには若いイタリア移民のマリオ・アンドレッティが乗った。

1965年の終わり、ペンスキーはペンシルベニア州フィラデルフィアでシボレーのディーラーを経営していた。1966年にペンスキー・レーシングを設立。マーク・ダナヒューをスポーツカーのシリーズで走らせることになった。

ペンスキーはすぐさま〝アンフェア・アドバンテージ〟(不公正な優位)を手に入れる能力で名を馳せた。ルールブックの解釈で並外れた能力を発揮したチームは、ダナヒューに多くの勝利をもたらしたのだ。1967~73年という期間に、ダナヒューとペンスキーはトランザムとカンナムでシリーズチャンピオンに。1969年には初めてインディ500にエントリーし、7位でゴールした。

ペンスキーは彼の参戦するすべてのレースに対して真剣だが、インディ500に対してはプラスアルファの力を注ぐ。1970年が悔しい2位で、翌年はレースをリードしながらDNF。そして、1972年、ダナヒューはインディ500で優勝。この4年間でペンスキーはインディカーの戦い方を、チームのプロフェッショナリズムとレースに対する科学的なアプローチによって、大きく改革した。

「我々はあの時点で、このスポーツをレベルアップさせていくことをスタートさせていた。新しい技術も持ち込んだ。データを集め、研究することも始めた。しかし、それよりも我々の真剣な取り組み具合がまずあった。楽しさを求めてレースをしていたのではなかった」

F. Pierce Williams, LAT USA


1972年のインディ500を制したマーク・ダナヒューのマシン。(写真は、2016年のインディ500でのセレモニーでマークの息子デイビッドがドライブしたときのもの)(as)

買収価格推定3億~3.5億ドル!

"パイはまだまだ大きくできる"

Team Penske's Win in Indy 500

Year	Driver
1972	Mark Donohue
1979	Rick Mears
1981	Bobby Unser
1984	Rick Mears
1985	Danny Sullivan
1987	Al Unser
1988	Rick Mears
1991	Rick Mears
1993	Emerson Fittipadldi
1994	Al Unser Jr.
2001	Helio Castroneves
2002	Helio Castroneves
2003	Gil de Ferran
2006	Sam Hornish Jr.
2009	Helio Castroneves
2015	Juan Pablo Montoya
2018	Will Power
2019	Simon Pagenaud

1970年代、ペンスキーを含む何人かのチームオーナーたちは、USACのレース運営に不満を持っていた。1977年にトニー・ハルマンが他界すると、状況はより複雑化。スピードウェイはハルマンの未亡人の手に委ねられることになったのだ。1979年のシーズン前、ペンスキーはCART(Championship Auto Racing Teams)をオーナーたちと共同で立ち上げ、インディ500以外のインディカーレースの主催を始めた。

1980年代、CARTはインディカーレースを近代化させ、ロード戦やストリート戦を取り入れてシリーズを大きく成長させた。しかし、USACはインディ500の主催者であり続けた。1996年、ハルマンの孫であるトニー・ジョージがインディ・レーシング・リーグ(IRL)を興し、インディ500を利用してインディカーレースの主導権を取り戻すことを狙った。CART設立後もインディ500に出ていたCARTチームだったが、ペンスキーのリーダーシップのもと、CARTは1996年、インディ500の決勝と同じ日に500マイルレース「U.S.500」をミシガンで開催。だが、スタート直前に多重アクシデントが発生。散々な1日になってしまった。

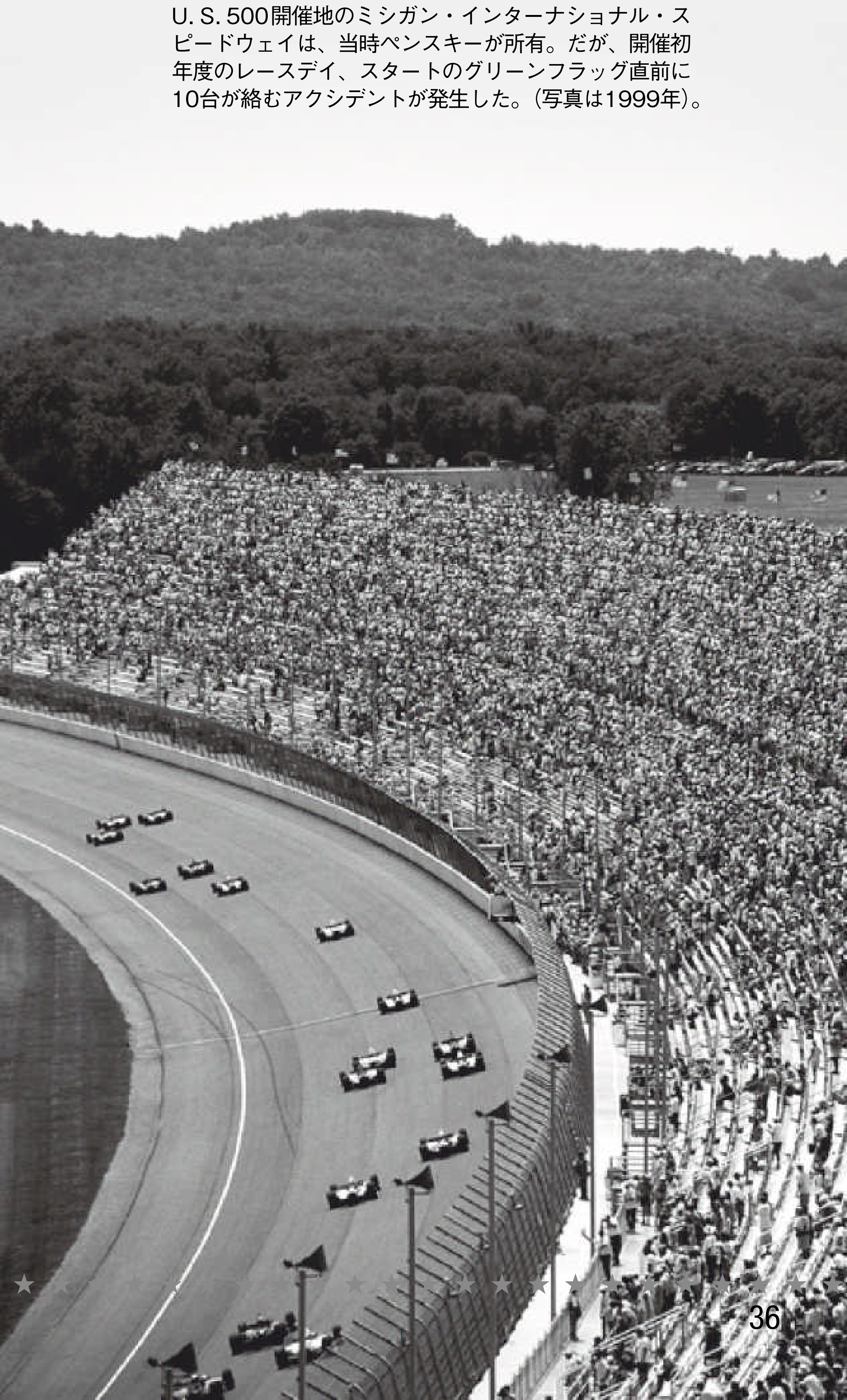
CARTチームの秩序を乱して最初にインディ500に戻ったのはチップ・ガナッシ・レーシング。彼らは2000年、ファン・パブロ・モントーヤのドライビングでやすやすとインディ500優勝を達成。ペンスキーがインディに戻ったのはその翌年で、彼らも勝利を収めた。2002年、チーム・ペンスキーはCARTを離脱してIRLにフルタイムで参戦。その後2年ほどでCARTチームのほぼすべてがIRLに出場するようになった。

2度目の分裂、すなわちCART(後にチャンプカー)とIRLは1996年から2007年まで続き、そのダメージは非常に大きかった。ファンやスポンサー企業は強い不満を感じ、2008年に2シリーズが合流することになっても、ハルマン&ジョージ家はスポンサー企業から充分な資金を調達することができなかった。ペンスキーは当時の分裂をいま、〝残念な行動だった〟と捉えている。

12年間に渡ったCART・IRL戦争。この間にトニー・ジョージはIRLの支援とスピードウェイの施設維持のためにハルマン&ジョージ家の資産を約5億米ドル注ぎ込んだと言われている。スピードウェイが売りに出される……という噂はもう何年も聞かれていた。ジョージの母マリー・ハルマン・ジョージが2018年に他界し、トニーと彼の姉妹3人は資産売却を決断しやすくなった。

2019年最終戦ラグナセカのスターティンググリッドで、ジョージはペンスキーのもとへと向かい、16回目のチャンピオンシップ獲得を称え、「代表権についての話ができないか?」と尋ねたとい

U.S.500開催地のミシガン・インターナショナル・スピードウェイは、当時ペンスキーが所有。だが、開催初年度のレースデイ、スタートのグリーンフラッグ直前に10台が絡むアクシデントが発生した。(写真は1999年)。


Micheal L. Levitt, USA LAT



第3のエンジンメーカー参画や スポンサー獲得への強力な推進力に

う。「代表権」という言葉は、ジョージがこの何年かの間に何度も使ってきたものだ。IMSを代表する者、その延長としてインディカーレース自体も代表するといった意味だ。ジョージはスピードウェイの伝統や歴史を守ることに心血を注いだ。1996年、ジョージは〝インディカーレースというスポーツはチームオーナーたちの集団によって運営されるべきではない〟という自らの信念を毅然として保ったのだ。しかし2019年、それらのなかの1チームのオーナーであるロジャー・ペンスキーが、スピードウェイとインディカーレースを将来へと導いていく適任者であるとの結論に達した。

「我々家族と自分たちの組織はおそらくできる限りのことをやり遂げた。ロジャーと彼の組織、ネットワーク、能力があれば、スピードウェイやインディカーのレベルをさらに押し上げてくれるだろう。それが私たちの願うすべてだ。全体が向上し、新しい未来の獲得を望みたい」

インディ500で18勝もあげていることから、人々はもう何年もの間、〝ペンスキーはスピードウェイを所有している〟というジョークを言ってきたが、それが現実になった。ペンスキーとハルマン&カンパニーの役員は公表を避けたが、今回の売却額は約3億〜3・5億米ドルと噂されている。

ペンスキーを有名にしたのはレースだが、それは彼のメインのビジネスではない。しかし、今回の発表が行なわれた週、彼は世界でも最もパワフルなビジネスマンのひとりとなっていた。彼は320億米ドルの資産価値を持つ帝国を輸送関連企業の世界に築き上げ、6万4000人以上を雇用。NFLスーパーボウルをミシガン州デトロイトに招聘し、荒れ果てたデトロイトのダウンタウンをクリーンアップするプロジェクトも率いた。彼に対する世間の高い評判や実業界でのコネクションは第3のエンジンサプライヤー獲得に向け、効果をもたらすだろう。彼がシリーズのオーナーであるという事実は、出場チームのスポンサー獲得にも好影響を与えるものと考えられる。彼が考えているのは、〝現在はスピードウェイよりシリーズのほうがより高い注目度や投資を必要としている〟という点だ。「シリーズは破綻していない。しかし、私たちはそれを拡大する必要がある。チームとシリーズにはいま以上の大きな歳入が必要だ。シリーズで使われるマシンと、人々が普段使っているクルマとの間に共通性を持たせ続けなくてはならない」。

スピードウェイについては、施設の近代化がスピードアップされるだろう。

「インディカーを新たなレベルへと押し上げる素晴らしいビジネスチャンスだ。この1000エイカーの施設を見てまわり、ここはレースの世界の首都だけでなく、インディアナ州のエンターテインメントの中心になれると考えた。私たちは投資していく。インディ500というレースが驚くべき経済効果を地元にもたらしていることを私たちは知っている。それをさらに大きくしていきたい。それが私たちにとって重要なテーマだ」

CART設立を手助けしてから40年後、インディカーレースのリーダーに適任なのが自分であることをペンスキーは認めた。実際には、もうずっと前から彼こそが適任者だったのだ。

F1史上最高額へ爆上げ！

2020年は前年比50%コスト増

2021年F1新規則が目指す"ギャップの縮小"はうまくいく？

THE MOST EXPENSIVE F1 SEASON EVER

2021年に施行される新しいレギュレーションが
第19戦アメリカGPの直前に発表された
この規則には5つの主要目的があり
なかでもマシンの性能とコスト面が重要視されている
しかし、果たしてその狙いどおりに行くのだろうか？

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）　Photo：FIA

どんなに良く考えられた計画も、必ずしも目論見どおりに運ぶとは限らない。トップチームが早くも2021年に向けてさまざまな準備を始めているなか、F1に起きつつあることにも、この言い習わしはぴったりと当てはまる。

ご存じのように、F1では2021年からテクニカルレギュレーションと、スポーティングレギュレーションが一新される。それと同時に、以前から噂があったF1史上初のバジェットキャップ制度を導入することが決まった。アメリカGPのレースウィークが始まる直前には、2021年から始まる新レギュレーションのおもな内容が公表された。

このレギュレーション変更の最大の目標は「レースがより接戦になる方向」へと導き、すべての参戦チームに同じように優勝を争うチャンスが与えられることにある。

そして、これを実現する方法のひとつとしてFIAとFOMが推し進めてきたのが、全チームの年間予算の上限を1億7500万ドル（約190億円）とするバジェットキャップ制度だ。

この予算上限額は、現在フェラーリやメルセデスが1シーズン中に費やしている金額のおよそ半分ほどだ。しかし、読者がこうした劇的な予算削減に驚かれる前に、ひとつだけ付け加えておきたい。

このバジェットキャップ制度には、ドライバーとチームメンバーの年俸額トップ3に支払われるサラリー、およびマーケティングに関連する費用は、前述の予算制限の対象にはならないのである。

したがって、たとえばレッドブルのように、マックス・フェルスタッペンとエイドリアン・ニューウェイに高額の年俸を支払っていて、マーケティングの予算も莫大な金額をつぎ込んでいるのであれば、総額は1億7500万



ドルにさらに1億ドル（約108億円）を加えたほどになる。それはトップチームであるフェラーリやメルセデスでも同様だ。

しかし、実際のところ、2021年から支出の一部を削る必要があるのは、トップ3チームとワークスチームのルノーだけに限られるだろう。年間の予算規模でいえば全10チーム中、第4位につけているマクラーレンも可能性としてはあるように思うが、カルロス・サインツとランド・ノリスに支払っている年俸はトップチームに比べてかなり低い。さらに、ニューウェイのような飛び抜けて高給取りのチームスタッフもいない。したがって、彼らは給与やマーケティング費も含めたすべての現在の活動予算が年間でほぼ1億7500万ドルと言われている。

残りの5チーム、レーシングポイント、トロロッソ、アルファロメオ、ハース、ウイリアムズにとっては、バジェットキャップ制度の導入がチーム運営に直接的な影響をおよぼすことはない。理由は言うまでもなく、彼らの現在の支出は、規定の上限額を下回っているからだ。

しかし、これらの下位チームとしては、この予算制限策によって他の5チームのマシン開発のペースが遅くなり、フィールド全体の競争力の格差が縮まることを期待できる。

「投資熱」の上昇により チーム間格差はいまよりも悪化

ただし、前述のようなチーム同士の格差の解消は、そう簡単には実現しないだろう。なぜならメルセデス、フェラーリ、レッドブル、ルノーは、2020年のうちにF1史上最大規模の支出をすることは、ほぼ確実と言ってもいいからだ。2021年末からはFIAに年間の収支計算をチェックされるようになるため、予算規模の大きいこの4チームは、来年のうちに大量の資金を投じて、買えるものはできるだけ買っておこうとするはずだ。

たとえば、現在フェラーリは新しいシミュレーターを構築している最中だが、ほかにもすべてのトップチームが新たなCFDツールの導入や、風洞施設のアップグレードに多額の投資をしている。

また、彼らは今回発表された新レギュレーションが施行される2021年シーズンの幕開けから、チャンピオンシップで優位に立つべく、やはり多くの資金を投下して、小規模チームよりも早くから2021年のクルマのデザインと開発をはじめる。

そして来年、バルセロナで行なわれるプレシーズンテストで2020年の新車が走り始めるとほぼ同じタイミングに、トップチームは大勢のエンジニアを2021年仕様のマシンプロジェクトに振り向かせ、おそらくサマーブレイク頃までは、2020年のマシンの開発と同時進行で2021年に向けた開発も行なうに違いない。

なぜなら、新しいテクニカルレギュレーションを正しく解釈して、2021年の開幕戦オーストラリアGPから高い競争力を発揮するためだ。トップチームの関係者によると、来年の総支出は、少なくとも今年の50%増になりそうだという。

こうした異常な「投資熱」の直接的な結果として、2021年のトップチームとそれ以外のチームとの競争力の差は、むしろ現在よりずっと大きくなり、その影響はそのまま2022年にもおよぶと予想されている。リソースを大幅に強化したトップチームは、2020年のうちに新規定車両のあらゆる部分について、採りうる開発ルートをすべて精査してから最適なソリューションを選べるだろう。

これに対して、予算規模の小さいチームは、これまでと同様に経験と常識に基づいて、まったく新しいクルマのデザインと開発を一から進めるしかない。考えられる開発ルートをすべてチェックする余裕がない彼らは、結果として方向性を見誤ってしまうリスクを抱えている。

そして、もし最初に作ったマシンで失敗してしまうと、その後はとりあえず他チームの速いクルマのソリューションをコピーして改良を進めながら、また新たなコンセプトを開発しなければならなくなるのだ。

つまり、努めて楽観的な表現をするなら、おそらく2023年には、グリッドの先頭と最後尾の差は今シーズンと同じレベルになると期待できる。別の言い方をすれば、F1の戦力格差に関する状況は、2021年には現在のレベルからいったん悪化し、そこから回復するには少なくとも2年を要する

2021年の主要目標

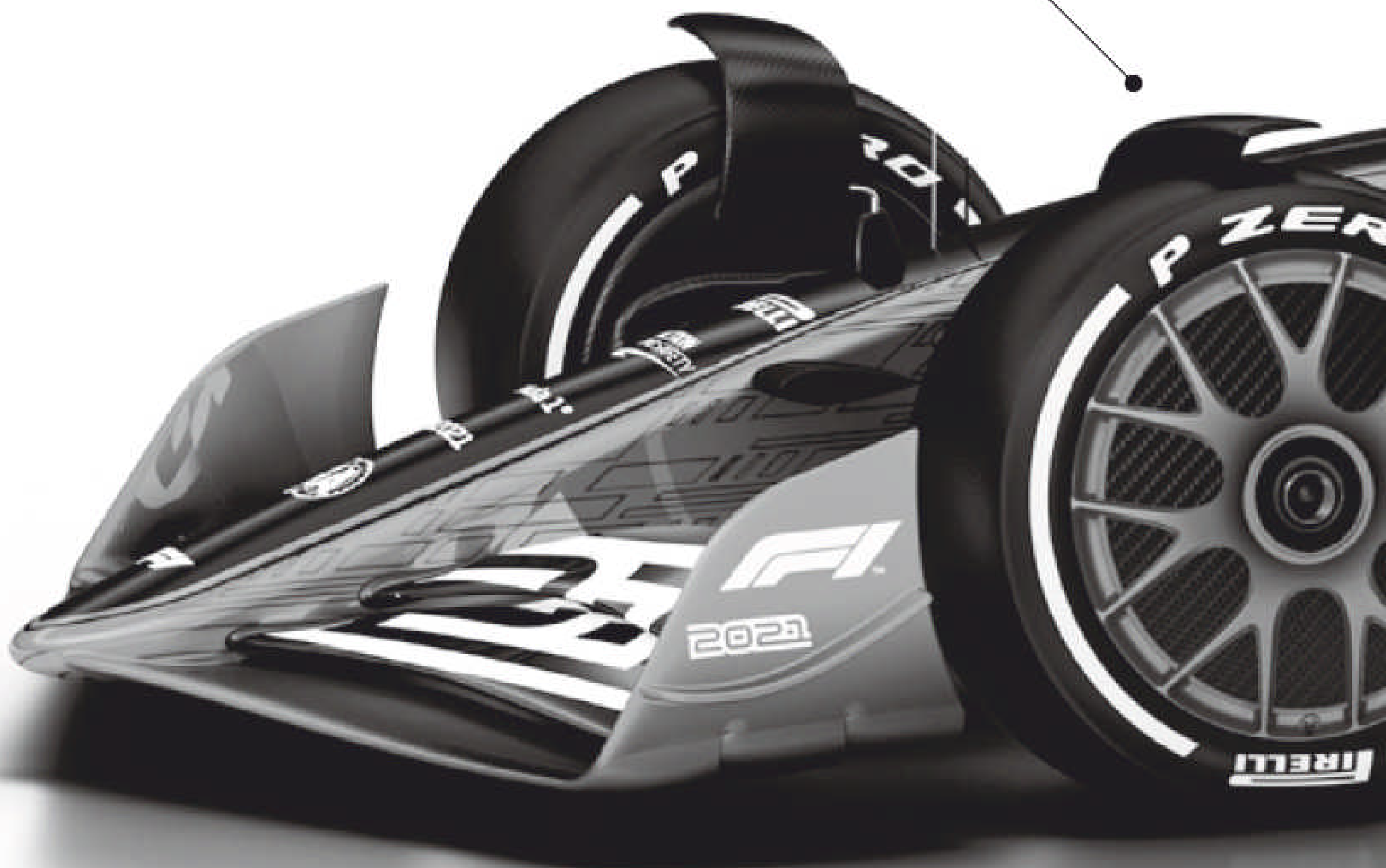
1 接近戦を可能にする
バトルを促進し、緊張感あるレースにする

2 マシン戦闘力の均衡化
チーム間の性能差を減らす

3 強制力を持つコスト制限
コストを削減し、財政面の健全化をはかる
持続可能なビジネスモデルを構築する

4 環境の持続可能性
環境性能など一般自動車の技術進歩に貢献する

5 美学／情熱
世界最高のモータースポーツであり
最先端技術のショーケースになる



新規則では主要目的のひとつである「接近戦を可能にするマシン」にするため、マシンの簡素化がはかられた。ただし、タイヤの18インチ化やバッテリーの重量増などにより、最低重量は743kgから768kgに引き上げられる。これらの変更によって、2021年のマシンは、ラップタイムが3〜3.5秒遅くなると予想されている。

ということだ。

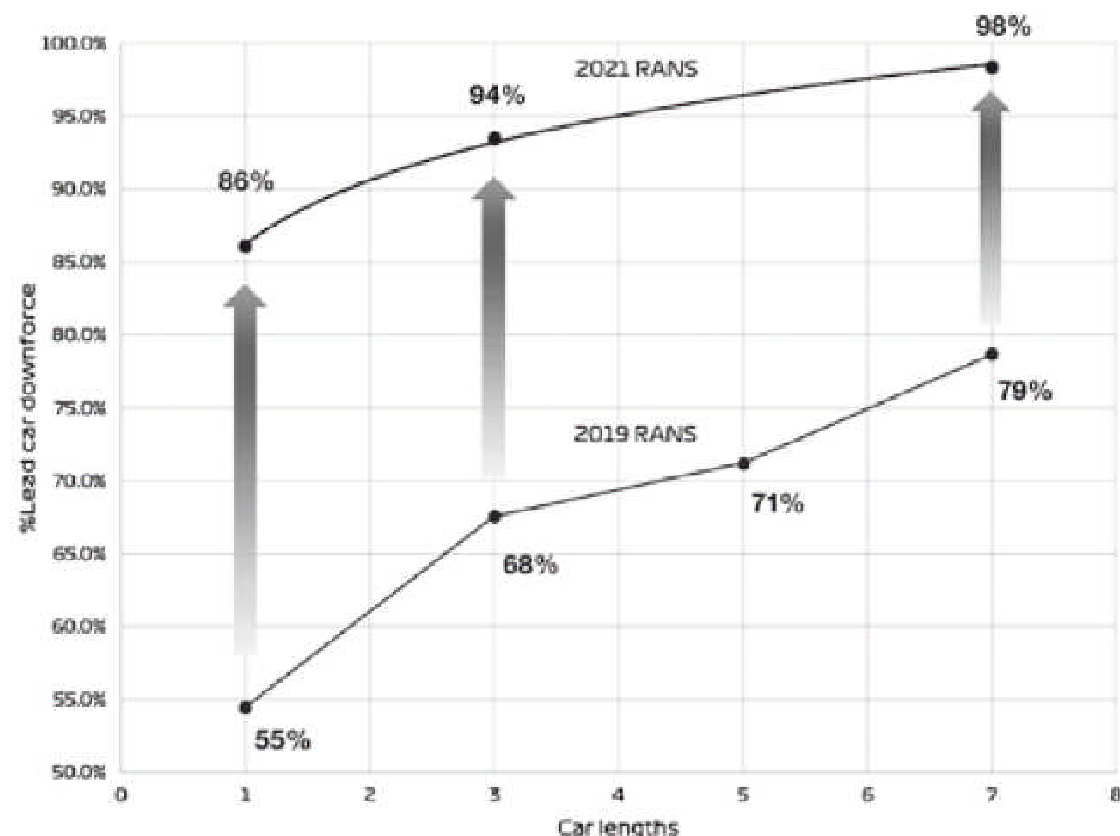
新技術規則のハイライトは「ノンパフォーマンスパーツ」

新しいテクニカルレギュレーションによって、フロントウイングはさらにシンプルになる。そして、毎戦どんどん複雑になっているバージボードも禁止されることになった。グラウンドエフェクトの再導入もあって、クルマの後方に発生するタービュランスは大幅に減少すると言われている。

こうした技術的な規制は、たしかに現在よりもコース上での接近戦を増やしてくれる可能性が高い。しかし、トップ3チームが圧倒的な優位を築き、そのほかの7チームが残されたわずかなポイントをめぐって争うというフィールドの二極化は、いずれにしても変

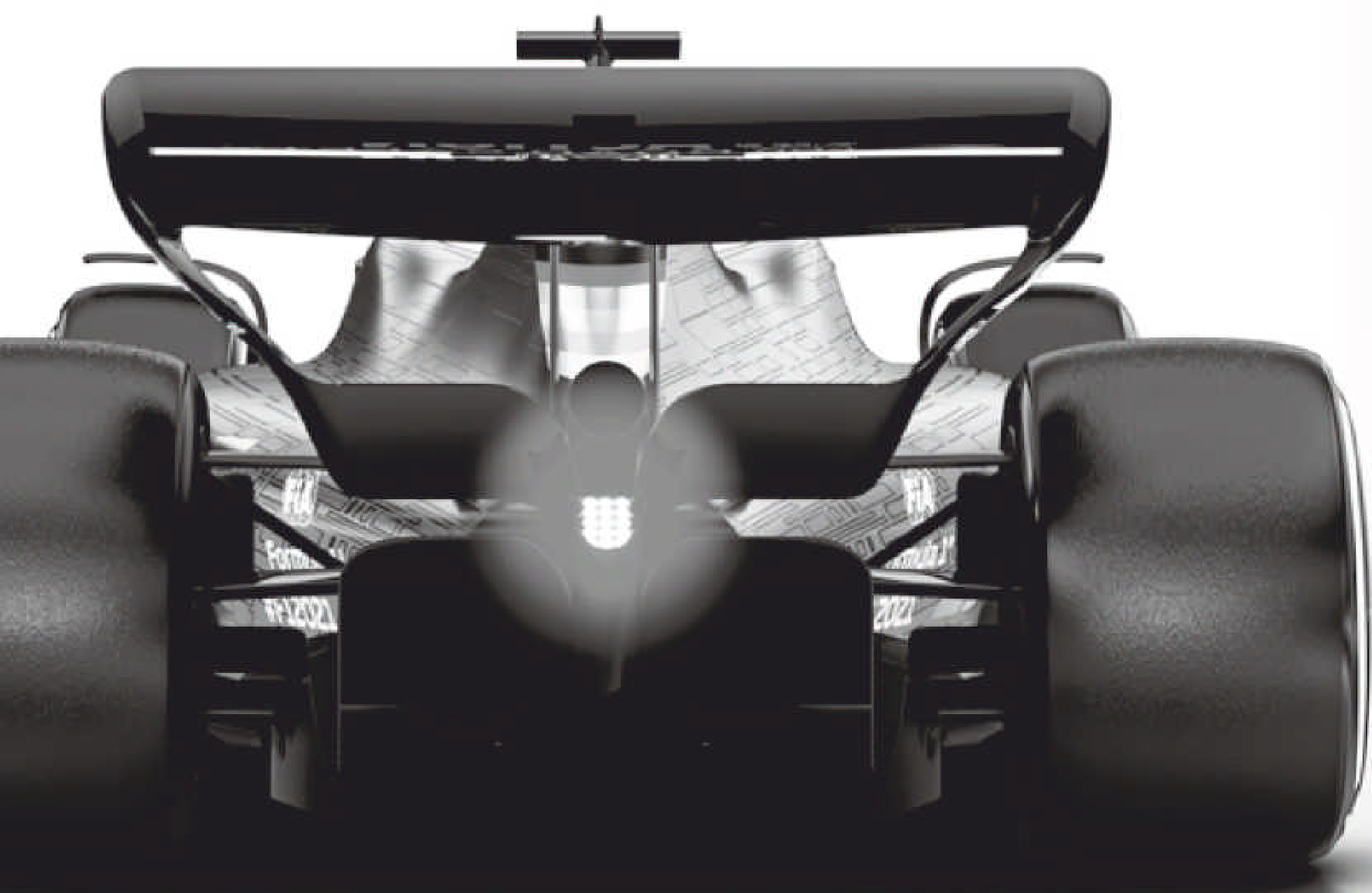
現状より悪化。回復に2年を要する

2019-2021 ダウンフォース変化比較 (%)



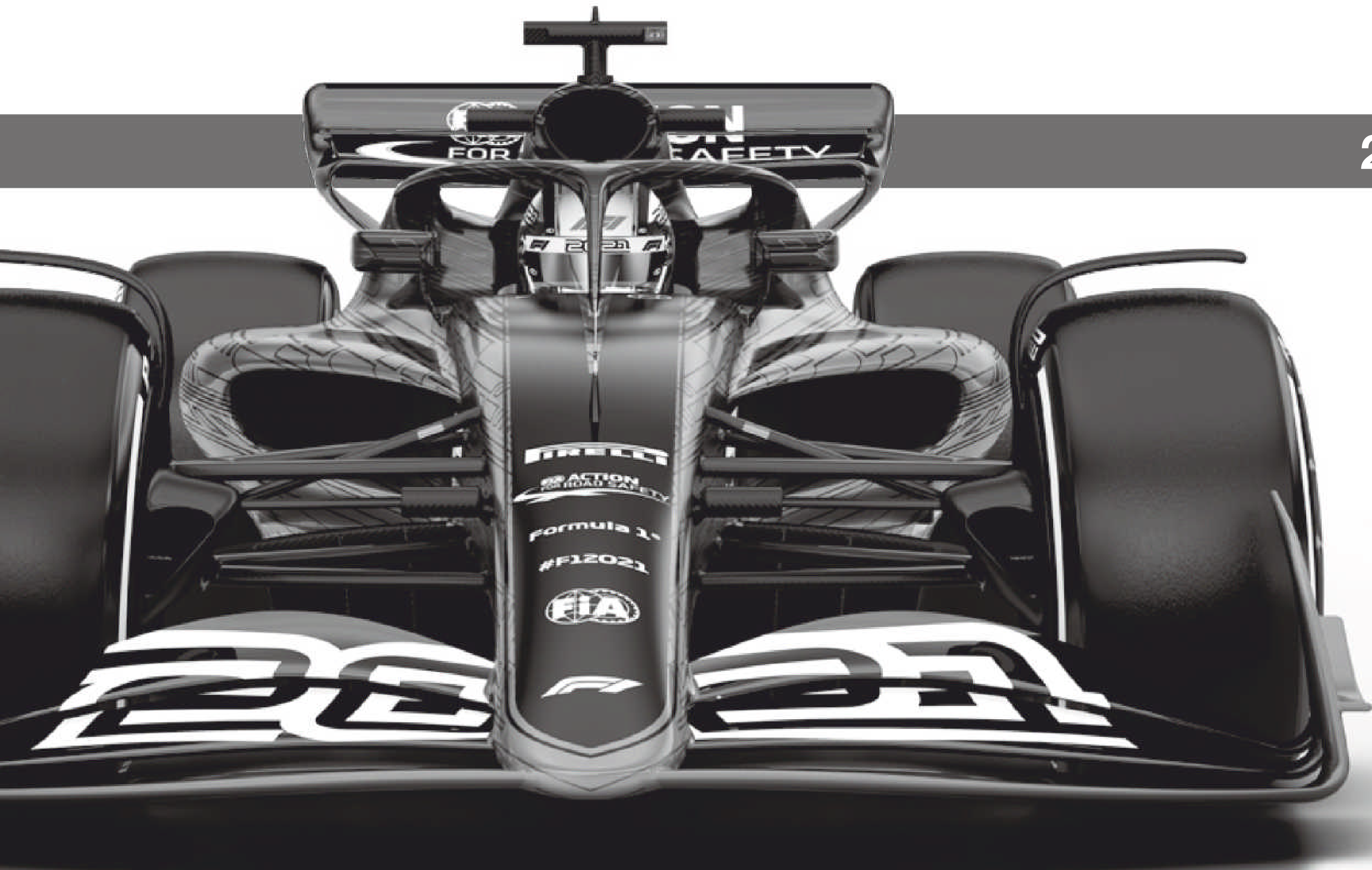
左のグラフはFIAが発表したもので、ダウンフォースの変化を比較したものだ。縦軸をダウンフォースの量とし、横軸をリードカーとの車間とする。たとえば2019年ではトップを走るマシンから一車身後ろに近づいたとき、ダウンフォース量は55%まで減るのに対して、2021年仕様のマシンでは86%までしか減らないという。もちろん現段階では推測の域を出ないが、もしこれが事実なら、2021年以降のシーズンは超接近戦バトルを目にすることができる。

マシンの外観の変化は、ノーズ、フロントウイング、サイドポンツーン、バージボード、エンジンカバー、ブレーキダクト、リヤウイングなどほぼ全域におよぶ。グランドエフェクト効果を生むため、サイドポンツーンの下には長いディフューザーが設けられる。サスペンションも簡素化され、ブレーキディスクは278㎜から330㎜に変わる。なお、PUの規制は重量増や使用可能素材の制限が課せられるものの、ほぼ現行規定が踏襲される。



わらないだろう。
　FIAが2021年からの新規則を考案していたとき、コスト削減策として、外部のサプライヤーが製造する標準部品を各チームに供給しようとしていた。しかし、チームはこれに強く反対した。
　その理由としては自分たちで作るパーツと比べて、サプライヤーから供給されるものは概して重量がかさむうえに信頼性が低く、それによって貴重な選手権ポイントを失う可能性があると考えたからだ。
　彼らには、他社製品の品質管理はできないのだから、そういった意見は正当なものと言わざるをえないだろう。実際、すでにパワーユニットの一部のセンサーは標準化されているが、FIAの狙いとは裏腹に、チームはそれらに依存しないように巧妙な策を講じてきている。
　こうしたパーツの標準化に代わるアイデアとして、2021年からはチーム間での共有が許される「ノンパフォーマンスパーツ」のリストが作成されることになる。これに該当する部品は、デザインとスペックがFIAのウェブサイトで公開され、ほかのチームはそれを購入してもいいし、その設計に基づいて自分たちで製作することもできるのだ。

21年の戦力格差は



F1マシンにおいて、フロントウイングはフロントタイヤが発生させる乱流を制御する狙いと、フロア下に空気を流してダウンフォースを向上させる役割がある。19年シーズンはカスケードウイングの禁止などで空力性能の低下を狙ったが、今回の新規則では“作り出せる渦”がさらに弱くなるシンプルな形に規制される。

　この仕組みを利用して、メルセデス、フェラーリ、レッドブルといったトップチームの部品を購入してクルマを作っていけば、小規模チームが時間やコスト、マンパワーを節約できるのは間違いない。
　さらに、限られた人数のチームのエンジニアを、パフォーマンスゲインにつながる領域の開発に専念させることができる。これは、彼らが上位チームとの差を少しずつでも削り取っていくことに役立つだろうし、もし小規模チームのひとつが、リストに掲載される部品について傑出したソリューションを見い出せば、それをほかのチームに売って、新たな収入源とすることも可能になるだろう。そうした点において、これは新しいテクニカルレギュレーションのなかでも、とくに優れたアイデアのひとつと言える。

ビッグチームと下位チームの埋まらない戦力差

　2021年の新ルールには、「持てる者」と「持たざる者」のギャップの縮小に貢献しうるファクターが、もうひとつある。
　シーズン初めから、どのクルマも金曜朝の車検に合格した時点とまったく同じ仕様で、予選とレースを戦うことになるのだ。車検は最初のフリープラクティスがはじまる前に実施される。したがって、チームは従来どおりフリープラクティスで新しいパーツを試し、旧仕様との比較テストを行なうこともできるが、予選の開始までに車検時の仕様に戻さなければならない。
　このルール変更により、ビッグチームはここ10年ほどの間、半ば常態化していた慣行を手放さざるをえなくなる。レッドブルを筆頭に、彼らはレースウィーク中にも関わらず、改良された新しいパーツを、絶え間なくサーキットに送り込んできた。
　パフォーマンスのゲインが見込めるとなれば、ファクトリーで出来上がったばかりの部品を、FP3だろうと、あるいは予選開始間際であろうと次々と投入しているのだ。そういったパーツは、スタッフを深夜便の飛行機に乗せて手荷物として運ばせ、翌朝までにサーキットに届けられる。デザイン、開発、製造のキャパシティに劣る小規模チームには、とても真似のできないことである。
　また、これはチームのコスト削減にも役立つ。とくにカーボンファイバー複合材で作られる、きわめて高価な空力部品の製造点数は大幅に減ると考えられる。その面でもビッグチームが享受する優位性のひとつを奪う効果は充分にあるだろう。もっとも、そうなると、どのチームもこの新しいルールになればなるほど、トップチームのクルマに応じた開発スケジュールを組んでくるのは確実で、あるレースと次のレースの間の仕様の変化は大きくなるに違いない。
　そして、シーズンをとおしてみれば、F1の歴史がはじまって以来、ずっとそうだったように、結局はビッグチームと下位チームの戦力差は広がっていく可能性が高い。

FE

シーズン6開幕戦でドイツメーカーが躍動

BMWが2PP+1勝 初参戦2メーカーも初表彰台

Text：autosport web

フォーミュラEの第６シーズンとなる2019/20年シーズンが、サウジアラビアのディルイーヤで開幕。11月22日に行なわれた第１戦では、５番手スタートのサム・バード（エンビジョン・ヴァージン・レーシング）が、翌23日の第２戦ではポールシッターのアレクサンダー・シムズ（BMW ｉ アンドレッティ・モータースポーツ）がそれぞれ優勝した。

第１戦でポールポジションを獲得したのはシムズ。BMW ｉ アンドレッティ・モータースポーツは参戦初年度の昨シーズンもディルイーヤで速さを見せており、２年連続で開幕ポールシッターとなった。

レースでは序盤からシムズとストフェル・バンドーン＆ニック・デ・フリースのメルセデス・ベンツEQフォーミュラEチームの３台が牽引していくが、中団からスタートしたバードとアンドレ・ロッテラー（タグ・ホイヤー・ポルシェ・フォーミュラEチーム）がアタックモードも使いつつポジションを上げてきた。

勢いに乗るバードは先行するライバルたちを着実にかわしていくと、27周目にはトップに浮上。終盤に導入されたセーフティカー（SC）が残り１分半で退出する際にも着実にリスタートを決め、シーズン６最初のウイナーとなった。また、２位はロッテラー、３位にバンドーンとなり、今季から参戦するドイツ２メーカーが初戦で表彰台を獲得した。

23日の第２戦でもポールシッターとなったのはシムズ。前日は後半にポジションを落としたが、この日のシムズはオープニングラップからトップを譲らず。終盤に導入されたSCとフルコースイエロー（FCY）が終わるタイミングでもレースをコントロールし、トップでチェッカーを受けた。２位にマキシミリアン・グンター（BMW ｉ アンドレッティ・モータースポーツ）、３位にルーカス・ディ・グラッシ（アウディスポーツ・アプト・シェフラー）となった。

しかし、グンターはSC中にディ・グラッシをパスしたと判定され、レース後に24秒追加のペナルティを受けた。この結果、２位にディ・グラッシ、３位にバンドーンが繰り上がった。

次の第３戦は、１月18日にチリのサンティアゴにて行なわれる。


FormulaE

５番グリッドから開幕戦を制したバード。第２戦はリタイアとなったが、ランキングトップから９ポイント差の３位につけている。



FormulaE

開幕戦では８位に終わったシムズだったが、第２戦ではポールポジションの優位性を活かしてシリーズ初優勝を飾った。

WEC

トヨタらライバルのほか元監督J.トッドも復帰を歓迎

プジョー、2022年にハイパーカーでWEC参戦へ

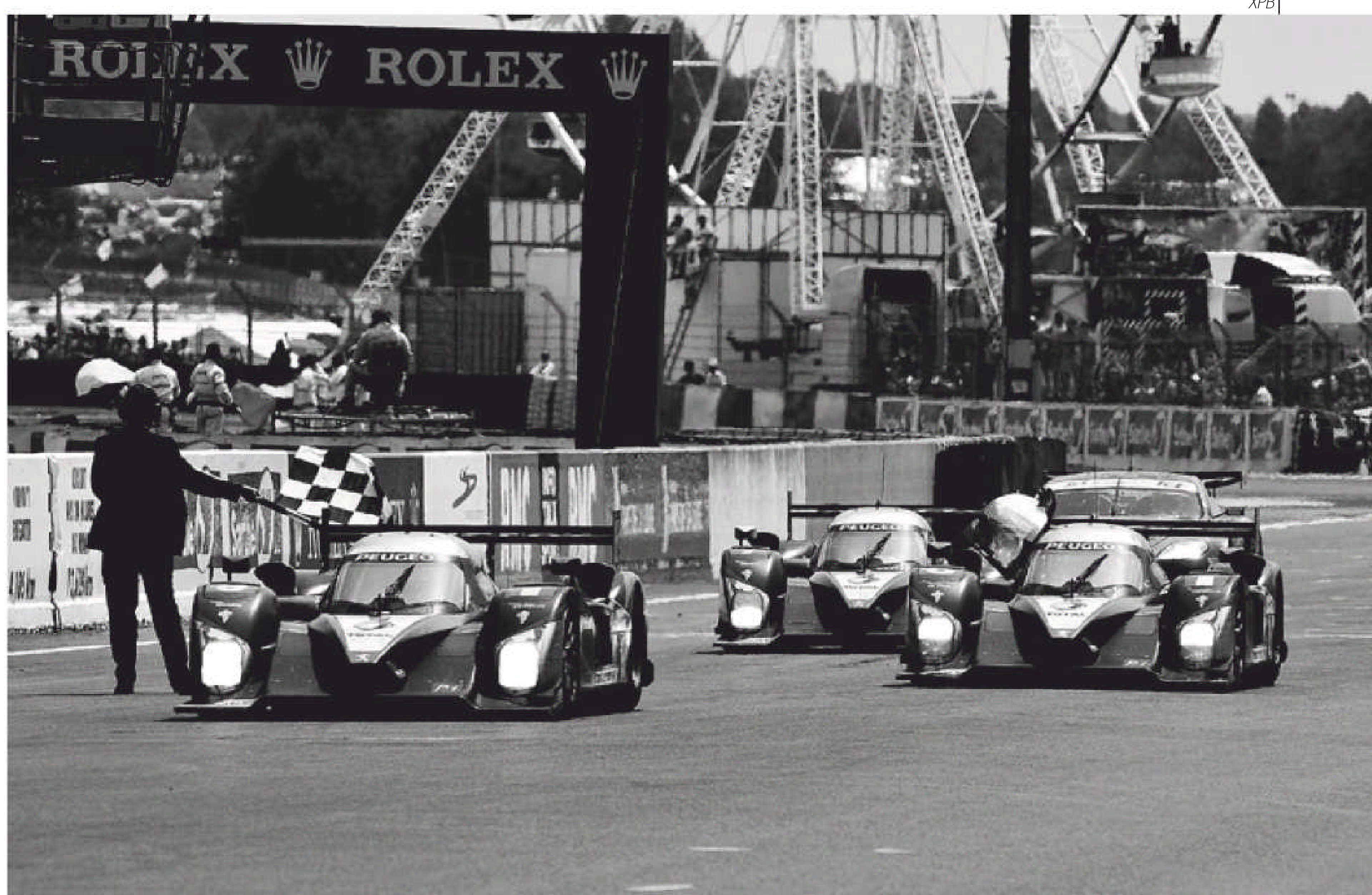
Text：平野隆治（Ryuji Hirano）

フランスのプジョーは11月13日、公式ツイッター上で2022年からハイブリッド搭載のハイパーカーで、WECに参戦すると発表した。プジョーは09年以来のル・マン24時間復帰となる。

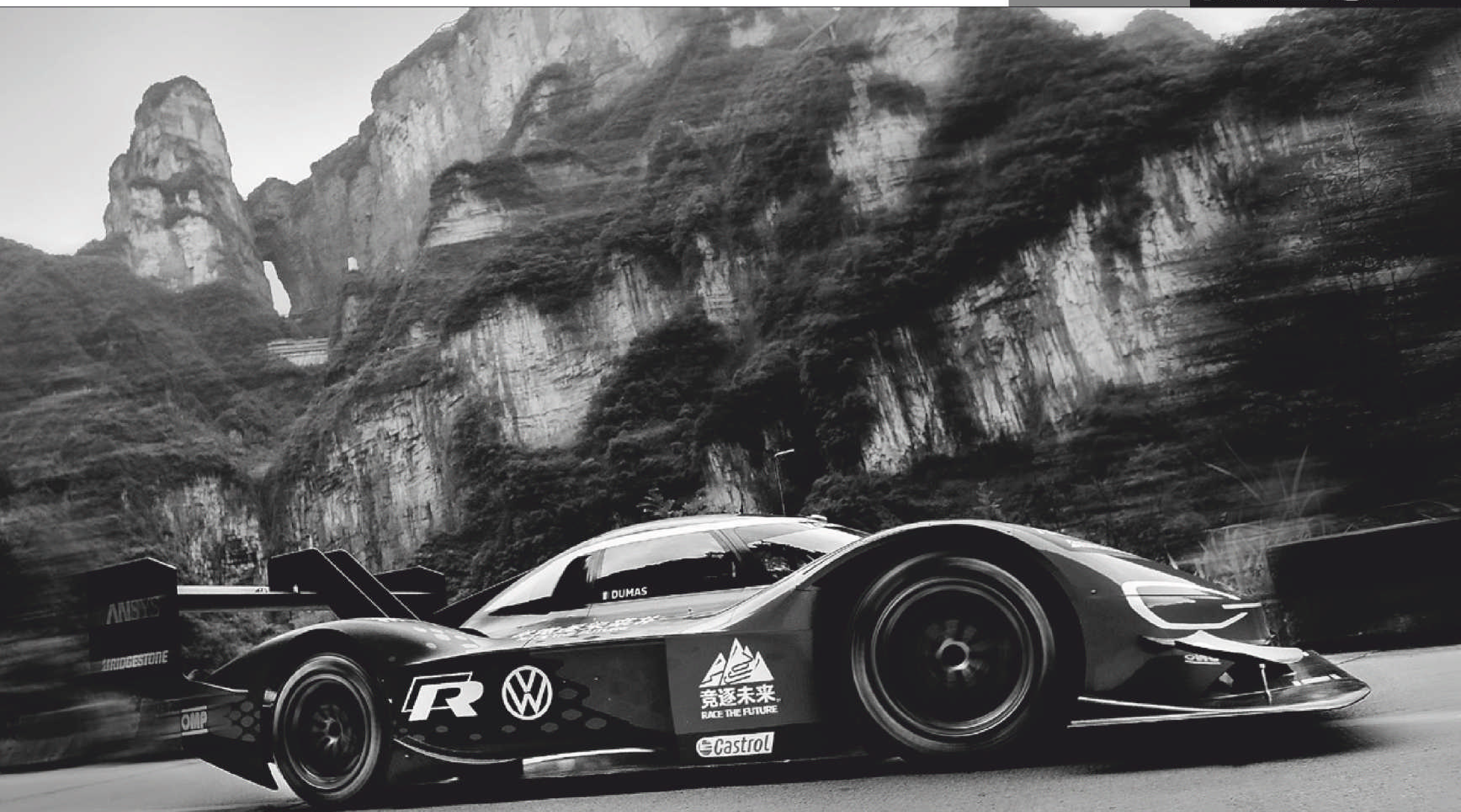
2020-21年シーズンから、最上位カテゴリーが現行のLMP1に代わり、市販スーパースポーツをベースとしたハイパーカー規定に変更されるWEC。すでにLMP1から継続してトヨタが参戦を表明しているほか、アストンマーティンがヴァルキリーでのエントリーを明らかにしている。

プジョーのル・マン復帰もこれまでに噂されていたが、この度ハイパーカー規定参入３メーカー目となることを明らかに。ツイッターでは「ハイブリッドシステムを搭載したハイパーカーで22年からWECへの参加を表明できたことを誇りに思う。詳細は20年初頭にお知らせする」とした。

このツイートには、WECやTOYOTA GAZOO Racing、アストンマーティン、さらに現FIA会長で、プジョー905での参戦時に監督を務めたジャン・トッドも歓迎の意向を示した。参戦まではまだ時間があるが、フランスメーカーの参戦表明はWECにとってはこれ以上ない朗報といえそうだ。

XPB


2009年以来のル・マン復帰を果たすプジョー。PSAグループ内ではDSがフォーミュラEに参戦しているが、そのドライバーであるジャン-エリック・ベルニュとアントニオ・フェリックス・ダ・コスタがプジョーのWECプログラムに興味を示しているという。



デビュー戦となった昨年のパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムで史上最速タイムを更新したID.R。その後はニュルブルクリンクでEV最速タイムを出したほか、中国・天門山のワインディングなどでも走行を実施している。

Volkswagen

内燃機関車でのワークス活動は休止

VW、競技は電気一本化 TCRは年内に生産終了へ

Text：autosport web

11月22日、フォルクスワーゲン・モータースポーツが２０２０年以降のモータースポーツ活動に関する方針を発表。モータースポーツ分野でも電動化に注力するとして、今後は内燃機関を搭載した車両によるワークス活動は行なわないとアナウンスした。

フォルクスワーゲン・モータースポーツはＷＲＣに参戦していた13～16年の４年間、ドライバー／コドライバー／マニュファクチャラーの三冠連覇を達成するなど圧倒的なパフォーマンスを発揮。ＷＲＣ撤退後はゴルフＧＴＩ　ＴＣＲやポロＧＴＩ　Ｒ５などによるカスタマーレーシング活動に軸足を移した。一方、それと並行する形で、市販電気自動車にも使われる電動モジュール『ＭＥＢ（モジュラー・エレクトリックドライブ・ツールキット）』を使用した完全電動マシン『ＩＤ．Ｒ』を製作し、パイクスピークやニュルブルクリンク北コースなどでレコードタイム更新に挑戦するなどの活動を行なっていた。

フォルクスワーゲン取締役で技術部門を取り仕切るフランク・ウェルシュは「フォルクスワーゲン・モータースポーツはＩＤ．Ｒで数々の記録を打ち立て、電気自動車のポテンシャルを証明してきた。いまこそ未来に向けた一歩を踏み出すときだ」とコメント。「モータースポーツ分野についてもｅ・モビリティへのコミットメントを強化し、既存の内燃機関を搭載したマシンによるワークス活動には別れを告げる」。

また、フォルクスワーゲン・モータースポーツでディレクターを務めるスヴェン・スミーツも「電気自動車の分野にはまだまだ開発の余地が残されており、モータースポーツは開発活動の最前線を走ることになる」と方針転換について説明。「モータースポーツは、将来市販車に転用できる技術を開発する巨大な研究所であると同時に、多くの人々へ電気自動車の可能性を示すマーケティングツールでもある。だからこそ、我々は電動マシンで行なわれるモータースポーツにのみワークス参戦し、ＭＥＢの開発を強化する。自動車の未来につながる先進技術こそ、我々が力を注ぐべきものだからだ」。

この決定にあわせ、同社が展開しているカスタマーレーシングプログラムについても電動化を図ると発表され、今後どのプラットフォームや車両タイプをもとに活動を行なうか精査していくとされた。

現在販売中のゴルフＧＴＩ　ＴＣＲについては19年内に生産を終了し、後継モデルの開発もしないとのこと。既存ユーザーへのサポートやパーツ供給は長期間継続する方針という。

一方、ゴルフＧＴＩ　ＴＣＲと同様カスタマー向け競技車両であるポロＧＴＩ　Ｒ５については「フォルクスワーゲン・モータースポーツのカスタマー活動における中心的存在」であるとして、生産を継続。マシンの競争力を維持するべく、スペアパーツの供給などのカスタマーサポートも引き続き行なっていくという。

ただし、先述の電動化方針に従い、ポロＧＴＩ　Ｒ５を使ったワークス活動については実施しないとのこと。



as流ピリ辛市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.19

LEXUS RC350

クーペになれなかった“高性能サルーン”

レクサスの展開する高級2ドアマシンであるRCだが
その性能はともかく、クーペがクーペであるために必要な
“ある要素”が決定的に欠けているようだ

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

リヤドアを廃し、あえて2ドアにする意味は何なのか。レクサスRCに乗ると、そんな疑問を抱く。普通のセダンに高出力エンジンをブチ込んだだけのエボモデルじゃあるまいし、クーペであるRCに広々としたコックピットは必要なのか。

クーペというのはパーソナルなクルマのスタイルだ。リヤシートはオマケに過ぎず、そこはバッグの指定席になるはず。さらに言えば、屋根すらなくて構わない。ところが、RCはそうではない。このクルマはクーペではなく、2ドアセダンなのだ。

その理由の最たるものは、分厚いルーフだ。2ドアボディのルーフラインと後席のヘッドスペースを両立させるためにこうしたのだろうが、重さを連想させるし、スタイリングとして美しくない。

RCシリーズとしては、2ℓ4気筒ターボの『RC300』、2・5ℓ4気筒＋ハイブリッドの『RC300h』、そして3・5ℓV6の『RC350』が展開されている。2ℓターボは他のトヨタ製ダウンサイジングターボと同様に、スペックほどトルク感がない。また、ハイブリッドもやはりレスポンスが悪い。そのため、乗り比べると3・5ℓを選ばざるを得なくなる。この大排気量エンジンは、IS350とともに登場した旧型こそ初期のアクセルレスポンスだけが強烈な“子供騙し”なセッティングだったが、それから10年以上を経た現行型はマトモになった。面白い点は、各タイプ間の車両重量がほぼ変わらないこと。その点を考えても、もはやRC350しか選択肢はない。

3・5ℓV6エンジンのフィーリングはパワフルかつシャープだが、刺激的、官能的というようなことはない。これにスムーズな8速ATが組み合わされるため、クルマとしては高性能サルーン的な性格だ。強いキャラクターを求めるならば、5ℓV8を搭載したスペシャルモデルのRC Fを選ぶのもありかもしれない。

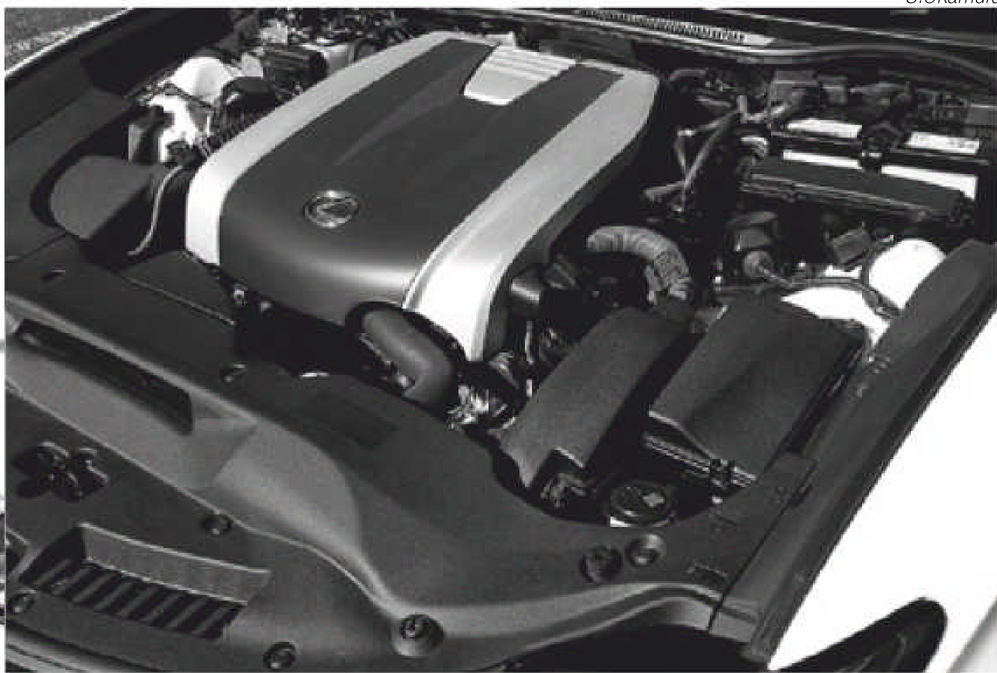
RCシリーズは昨年のマイナーチェンジで大幅に改良された。プラットフ


S.Okamura



T.Ogasawara

RC FよりベーシックなモデルのRC350はスーパー耐久のST-3クラスでその姿を見ることができる。今季の同クラスでは計４台のRC350が参戦。ST-3クラスは毎年激しいタイトル争いが繰り広げられ、今年は最終的に２チームが同ポイントで並んだが、第３戦富士24時間と第４戦オートポリス５時間で連勝を飾った34号車TECHNO FIRST RC350が優勝数で埼玉トヨペット Green Brave GR SPORT マークXを上回り、チャンピオンとなった。



S.Okamura



S.Okamura

クーペとしては広々としたコックピットを持つRC。ステアリングスイッチを除けば、インテリアの質は高いと言える。フル液晶のメーターパネルは中央のリングが表示モードによって移動するギミックを持っているが、これはLCと共通で、トヨタ・アルテッツァ由来のアイコンだ。RC350に搭載される3.5ℓ V6エンジンは、最高出力318PS、最大トルク38.7kgf・mを発生。ベースグレードでおよそ650万円～（税込）という価格設定だ。



S.Okamura

ォームまで手が入ったようで、決定的に不足していたフロア剛性が引き上げられている。それでも充分とは言えないが、乗り心地もハンドリングもそれなりのレベルに仕上がった。ステアリングやブレーキの感触は相変わらず悪く、「ハイペースで走って気持ちいい」というような状況にはならないものの、改良前のように不快感を覚える場面が減ったことは間違いない。

ハンドリングはフロントの重さを感じさせるもので、一般的な言い方をすればアンダーステアが強めだ。ターンインしようとステアリングを切ると、前方から「よっこらしょ」という声が聞こえてきそうだ。ボディがより大きく重いLCのほうが、ハンドリングの面でははるかに小さなクルマだと勘違いできるほどである。この傾向はよりフロントが重いRC Fでは一層、顕著になる。だが、このあたりは低剛性な古いプラットフォームにワイドな大径タイヤを組み合わせているので仕方がない部分か。いいバランスを求めるなら上級グレードの『Fスポーツ』よりも、18インチタイヤ+ノーマルサスの組み合わせのほうがベターで、RCの性格にはマッチしている。

とは言うものの、もっと軽量でコンパクトなIS350を選択したほうが、〝パーソナルクーペ〟的な空気を味わうことができる。セダンとしてはタイトで、リヤシートの実用性が高くないのがポイントだ。

クーペをクーペたらしめるのは、2ドアであることではなく、〝個人的な空間〟であることだ。さらに言えば、作り手には「どのようなパーソナルスペースを提供するのか」が試される。上質さや性能、機能の追求はセダンでやればいい。クーペとしてのアピール力は、RCだけでなく、LCも不足している。とどのつまり、それは「高級さを欠く」ということなのだが。

レクサス RC350 主要諸元

車体	
車名・型式	DBA-GSC10-RCZLH
全長／全幅／全高	4700／1840／1395 mm
ホイールベース	2730 mm
トレッド 前／後	1580／1600 mm
最低地上高	125 mm
車両重量	1690 kg
乗車定員	4名
駆動方式	2WD（FR）
トランスミッション	8-Speed SPDS（電子制御8速オートマチック）
ステアリング	電動パワーステアリング
サスペンション 前／後	ダブルウイッシュボーン（スタビライザー付）／マルチリンク（スタビライザー付）
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ 前／後	235/45R18／235/45R18
エンジン	
エンジン型式	2GR-FKS
エンジン形式	V型6気筒
エンジン排気量	3456 cc
エンジン内径／行程	94.0／83.0 mm
圧縮比	-
エンジン最高出力	234 kW（318PS） / 6600rpm
エンジン最大トルク	380 Nm(38.7kgf・m) / 4800rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	66ℓ
燃料消費率（JC08モード）	10.2 km/ℓ

F1 海外ジャーナリスト通信 DEEP NETWORK vol.197

Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality：PORTUGAL

夏休み明けに見せたフェルスタッペン最大の弱点

大器を傷つけかねない未熟な気性

レッドブル・ホンダのエースとして
ブラジルGPで今シーズン3勝目を挙げたフェルスタッペン
躍進著しい22歳だが、今回はあえて彼の短所にフォーカスする

このコラムはブラジルGPの週末が始まる前に書いているが、もしインテルラゴスでマックス・フェルスタッペンが優勝しても、私は少しも驚かないだろう。そして、彼が並外れた才能に恵まれており、いくつかの短所を正しさえすれば、何度もワールドチャンピオンの称号を手にできるドライバーであるということに、一片の疑いも抱いてはいない。

だが、今回のテーマは、そんなフェルスタッペンの「短所」だ。彼は昨年のカナダGPから今年のハンガリーGPまで、速さは言うまでもなく、成熟度という点でも申し分のないパフォーマンスを見せていた。ところが、今年のサマーブレイク中に何が起きたのかは知らないが、休み明けのフェルスタッペンは昔の未熟な姿に逆戻りしていた。

３万人のオランダ人ファンが詰めかけたベルギーGPでは、スタート直後のターン１でキミ・ライコネンと絡むと、その数秒後にレースを終えた。次のイタリアGPは19番グリッドからスタートしたが、やはりターン１で他車に追突し、予定外のピットストップを強いられたことで表彰台を争うこともできなかった。

シンガポールGPから日本GPまでの３戦では、フェルスタッペンの悪い部分が目立つことはなかった。だが、メキシコGPの予選Q3における最後のアタックでは、最終コーナーでバルテリ・ボッタスがクラッシュしたことにより黄旗が提示されていたにもかかわらず、彼はすでにポールポジション確実という最初のタイムを更新。それだけなら、まだ最速タイムを抹消される処分だけで済み、先頭からレースをスタートできたかもしれない。しかし、彼は予選後にメディアの前で「黄旗区間でもまったくスローダウンしなかった」と公言。これを看過できなかったスチュワードは、最後のラップのタイム抹消に加えて、３グリッド降格のペナルティを言い渡した。あるパドックのベテランは、「マックスは言わなくてことを言い、自らポールポジションを手放した」と評している。

翌日の決勝でもフェルスタッペンは、スタート直後にルイス・ハミルトンに強引に仕掛けて、状況を悪化させた。ターン１でポジションを巡って互いに譲らなかった彼らはターン２でコントロールを失うと、両者ともにグリーンにクルマを落としてポジションダウン。これで８番手に転落したフェルスタッペンは、それでもなおコース上で最速だったが、今度はボッタスを抜こうとして同じ失敗を繰り返した。相手は充分にスペースを残していたにもかかわらず、右リヤタイヤでボッタスの左フロントウイング翼端板を踏んだことでパンクに見舞われ、タイヤを失った状態でピットまで戻ることとなり上位争いから脱落したのである。

翌週のアメリカGPで、このふたりは再びコース上で接触した。スタートでリードを守ったボッタスに対し、ターン１のアウトサイドから無理なオーバーテイクを試みたフェルスタッペンは、行き場を失った末に、フロントウイングの翼端板をボッタスのリヤタイヤに当てて壊してしまう。その結果、終盤には２台のメルセデスを追い詰めるチャンスを迎えながら、手負いのマシンで彼らに挑まなければならなかった。

フェルスタッペンは、自身のミスから何も学んでいないようにも見える。おそらく、自分に落ち度があったとは認めておらず、それゆえにアプローチを変える理由はないと考えているのだろう。

彼の失敗はコース上だけにはとどまらない。オースティンではフェラーリに対する無礼な発言が物議を醸した。決勝日に彼らのパフォーマンスが冴えなかったことを、エンジンの規則違反の噂と結びつけて揶揄したのだ。これに激怒したフェラーリのチーム代表を務めるマッティア・ビノットは不快感を表明し、シャルル・ルクレールもライバルの愚かしい発言を嘲笑った。これで、少なくともビノットがチーム代表でいる間は、フェルスタッペンのフェラーリ移籍の可能性はなくなったと言えよう。

あれほどの速さと巧みなレースクラフト、そしてウエットでの驚異的なスキルを持ちながら、フェルスタッペンは同じ失敗を何度も繰り返し、完成されたドライバーになれずに終わってしまうとすれば、これほど残念なことはない。彼にはチャンピオンに求められる能力がすべて備わっているが、こうした彼自身の気性が最大の足枷になっているのだ……。



今号のレポーター
ルネ・デ・ブール
René de Boer
DTM、WEC、WTCRや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

ドイツ伝統“若手の試金石”の歴史とこれから

日本でもジェントルマンドライバーのほか若手ドライバーの活躍の場となっているポルシェ・カレラカップ
ドイツでは今年30周年の節目を迎えたが、この伝統あるワンメイクシリーズは今後もその“責務”を全うしていきそうだ

Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : Porsche

シュツットガルトのポルシェ博物館にレーシングカーがあるのは当然のことではあるが、11月9日の夜、歴代のポルシェ911カップカーが6台、エントランスにズラリと並んだ光景はかなりインパクトがあった。これはドイツにおけるポルシェ・カレラカップの30周年を祝うイベントに合わせた展示で、2019年シーズンの表彰式も合わせて行なわれた。

ワンメイクシリーズを考案したのはポルシェではない。1960年代にルノーがR8ゴルディーニのワンメイクシリーズを始めると、その後さまざまなブランドがこれに倣ったのだ。そのなかでも、ポルシェは昔からワンメイクシリーズの運営に長けており、世界30近い国や地域にそのコンセプトを広めていった。

80年代、ポルシェはすでにドイツ国内で944ターボのワンメイクシリーズを開催していたが、90年からは最も象徴的なモデル、911が使われるようになった。シリーズの運営を任されたのは、40年以上ポルシェで働いた元ドライバーでエンジニアのハーバート・リンゲだ。「ポルシェのスタッフがやってきて、ポルシェの名前を冠したシリーズ運営に携わらないかという打診を受けた」と、現在91歳のリンゲは語る。「ポルシェは当初、928を使おうと考えていたようだが、『そのプランを実現したいのなら、私ではなく他の誰かに声をかけた方がいい』と彼らに告げた。私の考えでは、928はレースカーではなかった。最初から私は、ポルシェらしいシリーズをやりたいのなら、911を使うしかないと思っていたのだ」。

90〜93年はベテランドライバーがタイトルを獲得したが、94年は23歳でベルント・メイランダーが栄冠を手にし、当時の史上最年少王者となった。だが、その翌年は対照的に当時51歳のハラルド・グロスがシリーズを制し、現在もこの最年長記録は破られていない。

とはいえ、97年にファクトリーの支援を受けたUPSポルシェ・ジュニアチームが創設されたことで、シリーズに転機が訪れた。98年、ディルク・ミューラーがジュニアチームのドライバーとして初めてタイトルを獲得。その後も他の若手ドライバーたちもこのカレラカップを活動の場とし、着実に結果を残していく。タイトルを獲得したものはそれぞれポルシェや他のメーカーのワークスドライバーとなっていった。今年DTMのタイトルを獲得したレネ・ラストもそのひとりで、歴代チャンピオンたちの多くが、さまざまなレースで成功を収めてきた。

こうした実績は、カレラカップのレベルの高さを物語っている。このシリーズは、若手ドライバーの将来性を占う、いわば試金石だ。そして、これは何もドイツのシリーズに限った話ではなく、このスポーツで成功を収めた数多くのドライバーが、ポルシェのワンメイクシリーズをキャリアにおける重要なステップとして活用してきた。

初開催から30年が経った現在でも、ドイツでカレラカップの人気が衰えることはなく、今年のシリーズでは毎戦30台以上がグリッドに並んだ。ドイツや多くのヨーロッパ諸国でほとんどのメーカーがワンメイクシリーズの支援を打ち切ってしまったが、ポルシェはいまでも深くシリーズに関わり続けている。

2年間にわたりドイツのカレラカップは、ADAC GTマスターズのサポートレースに組み込まれてきたし、DTMのイベントのゲストレースとして開催されることもある。また、ポルシェは来年に向けて、壮大な計画を立てている。ル・マン24時間が行なわれる土曜日の午前中に、かの有名な13㎞に及ぶフランスのコースで、ドイツとフランスのカレラカップの“交流戦”を併催レースとするというのだ。これこそ、カレラカップがワンメイクシリーズとして大成功を収めている明らかな証拠に他ならない。いまや世界中のモータースポーツシーンで重要な役割を果たすシリーズは、これからも末長く続いていくことだろう。



ポルシェ博物館に一堂に会した歴代カップカー。日本でもポルシェ・カレラカップ・ジャパン（PCCJ）が開催されており、07年にエキシビジョンレースがF1日本GPと併催されると、翌年からはシリーズの一戦として組み込まれるようになった。

全日本MS会議 vol. 233

（議題）6輪車に思う

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）

鈴鹿サウンドオブエンジンで、6輪車のティレルP34が大人気だったと聞いた。ぼくの周囲でも「プラモデル作ったよなあ」と懐かしむ声をあちこちで聞いた。

ぼくはプラモデルとともに育った男だ。物心ついたときにはもうプラモデルが身近にあって、飛行機やら船やら自動車やらを次から次に組み立てた。その過程で、さまざまな工業製品の構造や仕組みを知らず知らずのうちに学んだ。そしていつしか「将来は技術者になってモノを作る人になるんだ」と思うようになった。

残念ながらその大志は実現せず、なんだか生ぬるい立場で暮らす大人になり果てたけれど、プラモデルから学んだことは、ぼくという人間を形づくるうえで計り知れない役割を果たしたと思う。少なくとも、ぼくがモーターレーシングの世界に踏み込んだのは、プラモデル作りをとおしてレーシングカーの構造を知って興味を持ったからだ。

ところが近年、プラモデルが売れないという話を聞いた。ミニカーなど完成品はそれなりに売れるのに、組み立てキットの販売は年々低下しているらしい。日本という国はいわゆる“モノ作り力”で栄えてきたはずなのに、近年国力が衰退しているように感じる。プラモデルが売れないのは、国が基礎体力を失っていることを示す現象なのではあるまいか。

ぼくの好きなモーターレーシングの世界でも同じようなことが起きていて、主要カテゴリーではワンメイク化や共通部品化が進み、ぼくの好きだった創意工夫の競争はあまり見られなくなってしまった。

スーパーGTのGT300クラスで進むFIA-GT3化などは最たるものだ。できあいの競技車両を買ってきて、余計な改造はせずにレースをするという考え方は、たしかにひとつの道であってそれを否定するものではない。でもあんなの作ったり、こんなの作ったりというレースが好きだったぼくにはどこか物足りない。

だから今年の春、つちやエンジニアリングの工場に出かけて“昔ながら”の取り組みを見たときには本当に心強かった。まだこういうレース好きがいてくれるんだ、とうれしくもあった。

ところがとうとう、つちやエンジニアリングもGT3へ移行することになったという。その発表はさぞや苦渋に満ちた決断だったことだろう。FIA-GT3とマザーシャシー／JAF-GT300を同じ土俵で戦わせるのはとても難しいということはよく分かる。でも、あんなにモノ作りが好きだったつちやエンジニアリングが土俵の外へ押し出されてしまったことには大きな危機感をおぼえる。こういう状況を「淘汰」と片付けてしまったら、この先痛い目を見るのは日本のレース界なのではないか。

鈴鹿で、大勢のファンがティレルP34に群がっている光景を見て「こういうのが好きな人たちはまだ確実にいるんだ」とうれしかった。なんとか、現代のモーターレーシングのなかにモノ作りを、当事者もそれを眺めるファンも楽しめる環境作りができないものか、と思う。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い

Lap 43

Text : auto sport　Photo : LAT



LE MANS 24

｜第79回｜ル・マン24時間レース

プジョーがハイブリッドを搭載したハイパーカーで、2022年からWEC／ル・マン24時間に復帰する。フランスにとって待望の母国メーカー復活となるわけだが、908で参戦していた最終年はル・マン史に残る激闘だった。序盤、アウディはダンロップ先でA.マクニッシュが大クラッシュし、早々に1台を失う。さらに夜にはM.ロッケンフェラーが高速区間でGT車両と絡み、残った1台がプジョー4台を相手に秒差の戦いを演じる構図となった。逃げ切ったロッテラーと2位パジェノーの差はわずか13秒。チェッカー前のパレードラップも行なわれないほど僅差の争いとなった。





S.ブルデ／S.パジェノー／P.ラミー
［Team Peugeot Total］



M.ファスラー／A.ロッテラー／B.トレルイエ
［Audi Sport Team Joest］



S.サラザン／F.モンタニー／N.ミナシアン
［Peugeot Sport Total］

auto sport No.1520 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

11/10 [sun]

S-TAI 最終戦岡山3時間 グループ1では777号車D'station Vantage GT3が、グループ2は13号車ENDLESS・86がそれぞれ総合優勝。最終戦の結果、ST-TCRクラスは19号車BRP★Audi Mie RS3 LMS、ST-2クラスは59号車DAMD MOTUL ED WRX STI、ST-3クラスは34号車TECHNO FIRST RC350、ST-4クラスは884号車林テレンプ SHADE RACING 86、ST-5クラスは4号車THE BRIDE FITが、それぞれクラスタイトルを獲得した

11/11 [mon]

GT GTアソシエイション、『SUPER GT×DTM 特別交流戦』のエントリーリストを発表。スーパーGT GT500クラスから15台、DTMから7台が参戦へ

GT GTアソシエイション、『SUPER GT×DTM 特別交流戦』のサポートレース『auto sport web Sprint Cup』のエントリーリストを発表。スーパーGT GT300クラスのほか、スーパー耐久シリーズST-Xクラスマシンなど12台が参戦へ

OTHER ストック・カー・ブラジル、2020年より新たなマニュファクチャラーとしてトヨタが参入することを発表。TOYOTA GAZOO Racing Brazilとして、複数台の新型カローラが登場へ

11/12 [tue]

WRC 11月14〜17日に開催予定だった最終戦オーストラリアが、同国で発生した大規模な森林火災の影響により中止されることが決定。この結果、ヒュンダイが2019年のマニュファクチャラーズチャンピオンに輝いた

11/13 [wed]

WEC プジョー、公式ツイッター上で2022年よりハイブリッドシステムを搭載したハイパーカーでWECに復帰することを発表。詳細は2020年に明らかに

BTCC 2020年シーズンよりヒュンダイが参戦。エクセラー8モータースポーツとジョイントし、『i30ファストバックNパフォーマンス』を投入へ

11/14 [thu]

WEC プジョーのWEC復帰を受けて、DSテチーターのドライバーとしてフォーミュラEを戦うジャン－エリック・ベルニュとアントニオ・フェリックス・ダ・コスタが、プジョーのWECプログラムに興味を示しているとの報道

11/15 [fri]

WEC TOYOTA GAZOO Racing、12月15日にバーレーンで開催されるルーキーテストで山下健太を起用することを正式に発表

『オートスポーツ』No.1519 発売

11/16 [sat]

F1 第20戦ブラジルGP 予選 レッドブルのマックス・フェルスタッペンがポールポジションを獲得。2番手にフェラーリのセバスチャン・ベッテル、3番手にメルセデスのルイス・ハミルトン

F3 FIA F3ワールドカップ 予選レース ハイテックのユーリ・ビップスが優勝。2位にプレマのロバート・シュワルツマン、3位にARTのクリスチャン・ルンガー

WTCR 第9戦マカオ レース1 イヴァン・ミュラー（リンク＆コー03 TCR）が優勝。2位にノルベルト・ミケリス（ヒュンダイi30N TCR）、3位にケビン・チェッコン（アルファロメオ・ジュリエッタTCR）

11/17 [sun]

F1 第20戦ブラジルGP 決勝 フェルスタッペンが優勝。2位にトロロッソのピエール・ガスリー、3位にマクラーレンのカルロス・サインツ

➔ go to p.56

F3 FIA F3ワールドカップ 決勝レース MPのリチャード・ヴェルショールが優勝。2位にビップス、3位にカーリンのローガン・サージェント

WTCR 第9戦マカオ レース2 ミュラーが優勝。2位にテッド・ビョーク（リンク＆コー03 TCR）、3位にチェッコン レース3 アンディ・プリオール（リンク＆コー03 TCR）が優勝。2位にロブ・ハフ（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR）、3位にジャン－カール・ベルネイ（アウディRS 3 LMS）

11/18 [mon]

F1 フェラーリのチーム代表を務めるマッティア・ビノット、ブラジルGPで同士討ちを演じたベッテルとシャルル・ルクレールをマラネロに呼び出す方針であることを明らかに

FE 今季スーパーフォーミュラでチャンピオンに輝いたニック・キャシディに対し、複数のチームがテストでの起用に向けて接触したとの報道

11/19 [tue]

F1 かつてスペインGPの開催地になっていたヘレスが、再び同GPの開催を目指してリバティ・メディアと交渉中であるとの報道

F1 モータースポーツ担当マネージングディレクターを務めるロス・ブラウン、ブラジルGPでフェルスタッペンが見せたリスタート時の動きはルール変更を行なう際に参考になるとコメント

11/20 [wed]

F1 FIA、2020年に追加の燃料流量センサー装着を義務づけることを明らかに

F1 ルノー、エステバン・オコンをアブダビGP後のテストで起用することを明らかに

FE 今季カーリンからF2に参戦しているルイ・デレトラが、近い将来FEのテストを実施すべく複数のチームと協議中であるとの報道

WEC 12月15日にバーレーンで実施されるテストのエントリーリストが発表に。B-Max Racing with motoparkから2019年シーズンのスーパーフォーミュラを戦ったハリソン・ニューウェイらが出走へ

WRC シトロエンが2019年シーズン限りでWRCから撤退することを発表。リリースで「2019年限りでセバスチャン・オジエがシトロエンを離れると決断したことを受け、2020年に向けて"第一線級のドライバー"を起用することが難しくなったため、WRCプログラムを終了する」ことを明らかに

11/21 [thu]

FE ヴェンチュリー・レーシング、世界的な通信事業関連企業であるROKiTと複数年にわたるタイトルスポンサー契約を結んだと発表

11/22 [fri]

FE 開幕戦ディルイーヤE-Prix エンヴィジョン・ヴァージン・レーシングのサム・バードが優勝。2位にタグ・ホイヤー・ポルシェのアンドレ・ロッテラー、3位にメルセデスのストフェル・バンドーン

OTHER フォルクスワーゲン・モータースポーツ、電動車によるモータースポーツ活動に集中するべく、今後は内燃エンジンを搭載したクルマでのワークス活動を休止することを発表

11/23 [sat]

FE 第2戦ディルイーヤE-Prix BMW i アンドレッティのアレクサンダー・シムズが優勝。2位にアウディスポーツ・アプト・シェフラーのルーカス・ディ・グラッシ、3位にバンドーン

IGTC 最終戦キャラミ9時間 フライカデリ・レーシングの31号車ポルシェ911 GT3 R（マシュー・ジャミネット／デニス・オルセン／ニック・タンディ）が総合優勝。レースの結果、ドライバーズタイトルはオルセンが、マニュファクチャラーズタイトルはポルシェが獲得した

GT スーパーGT×DTM特別交流戦 レース1 キャシディ（KeePer TOM'S LC500）が優勝。2位に塚越広大（KEIHIN NSX-GT）、3位に山本尚貴（RAYBRIG NSX-GT）

GT auto sport web Sprint Cup レース1 SYNTIUM LMcorsa RC F GT3（吉本大樹／宮田莉朋）が優勝。2位に植毛GO&FUN GT-R（飯田太陽／田中勝輝）、3位に埼玉トヨペットGBマークX MC（脇阪薫一／吉田広樹）

11/24 [sun]

GT スーパーGT×DTM特別交流戦 レース2 ナレイン・カーティケヤン（Modulo Epson NSX-GT）が優勝。2位にマルコ・ヴィットマン（BMW M4 DTM）、3位にロイック・デュバル（BMC Airfilter Audi RS5 DTM）

GT auto sport web Sprint Cup レース2 SYNTIUM LMcorsa RC F GT3が2連勝。2位に埼玉トヨペットGB マークX MC、3位にBH AUCTION CORVETTE GT3（武井真司／笹原右京）

GT スーパーGT×DTM特別交流戦レース2の予選後に、中嶋大祐がこのイベントを最後に現役を引退することを表明

11/29 [fri]

OTHER FIAインターコンチネンタル・ドリフティング・カップ@筑波サーキット

『オートスポーツ』No.1520 発売 この号です

11/30 [sat]

F2 最終戦アブダビ

OTHER FIAインターコンチネンタル・ドリフティング・カップ@筑波サーキット

12/1 [sun]

F1 最終戦アブダビGP

F2 最終戦アブダビ

OTHER FIAインターコンチネンタル・ドリフティング・カップ@筑波

12/3 [tue]

F1 ポストシーズンテスト@アブダビ

12/4 [wed]

F1 ポストシーズンテスト@アブダビ

SF 合同テスト@鈴鹿

12/5 [thu]

F2 ポストシーズンテスト@アブダビ

SF 合同テスト@鈴鹿

12/6 [fri]

F2 ポストシーズンテスト@アブダビ

12/7 [sat]

F2 ポストシーズンテスト@アブダビ

12/13 [fri]

『オートスポーツ』No.1521 発売

OFF SHOT

本誌ではスーパーGT×DTM 特別交流戦で、サーキットサファリが特典となった『auto sport特別ファンシート』というものを展開。バスに同乗し、解説役を務めていただいたのは立川祐路センシュと牧野任祐センシュでした（写真は牧野車）。特別シートをご購入いただいた皆さま、ありがとうございました！ 楽しんでいただけましたでしょうか？ また、土曜日は残念な結果に終わっていた牧野センシュも、気持ちを切り替えて類まれなトークで盛り上げていただきありがとうございました。ぜひ来年も（あれば）よろしくお願いいたします！



※このページの情報は11月24日(日)時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1520 12/13

auto sport 2019年12月13日号（隔週金曜日発売）
2019年11月29日発売　第56巻第24号　通巻1520号

特別付録 | レッドブル・ホンダ 2020年カレンダー

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor	中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff	角田五十四 Isoshi Sumida
	髙橋和清 Kazukiyo Takahashi
	高藤昌洋 Masahiro Takato
	高桑大輝 Daiki Takakuwa
	藤井由夏 Yuka Fujii
	上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
	平野 健 Takeshi Hirano
Art Director/ Designer	原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲 Yoshinori Higuchi
	片山健一 Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi
Cover photo	平田　勝 Masaru Hirata

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

FROM PIT CREW

●週末に行なわれたスーパーGT×DTM特別交流戦。土曜日のレース１は比較的落ち着いた展開でスーパーGTの通常のレースフォーマットには、いかに“動き”を生み出す要素が詰まっているのかを思い知らされた。ところが、日曜日のレース２はまったく様子が異なり、その内容がとにかく凄まじかった。レース後、記者会見場に現れたドライバーは一様に高揚し、まるでカートレースを終えた直後のようなノリでライバル同士が語り合っていた。しかも、笑顔で。彼らが揃って、あれほどテンションを上げていた姿は、いままで見たことがない。（田中）

●個人的には“今年のメインイベント”だった特別交流戦（ホッケンハイムは“前哨戦”）。毎朝「今日は何が起こるんだろ」とワクワクできて、近年なくくらいサーキットに向かうのが楽しかったです。ドライバーやチームスタッフも異口同音に語っていましたが、１年に１回はこんなワクワクがあっていいと思います。シリーズへの（そして自分への）大いなる“カンフル剤”になったかな、と。賛否両論あると思いますが、スーパーGTも毎回インディスタートでいいと思いますよ。プロモーターもメーカーも、「来年については今季の収支やプロモーション効果を検証して……」と言っているので、ファンの皆さんにはSNSなどで「楽しかった！」「来年もやってくれ！」「こういうところ改善したらいいと思う」などの声を積極的に挙げていただいて、「プロモーション効果」を高めていただけたらと思います。（次は15＋18＝33台のレースが見たい　なかの）

●フォルクスワーゲンさんが、内燃機関を使用したクルマで戦うカテゴリーではもうワークス活動をしないんだそうで。随分思い切ったなぁというのが率直な感想です。たしかに今後ますます電動カテゴリーは元気になっていくでしょうし、そちらで活動することにより一般のドライバーが手にできる電動車の開発も進みそうですけども……なんちゃって電気系担当の僕は、まだいまひとつ電気の未来が信じきれていないのですが、フォルクスワーゲンのこの一手が世の中を変えていくんでしょうか？（きゃりー）

●日本の裏側、ブラジルでホンダPUを積んだマシンがワン・ツー・フィニッシュ。ドラマチックという言葉では足りないくらい劇的で、早朝にもかかわらず熱狂してしまいました。興奮冷めやらぬなか、ページを作るために何度も何度も見返してテンションが上がり続けていたら、レースの一週間後に発熱しました！　みなさんも熱狂のしすぎには注意しましょう。（37度８分という中途半端な微熱。yuka）

●意地の張り合いとなった、SUPER GT×DTM 特別交流戦。SC解除後、１コーナーでの超接近バトル、トヨペット100Rコーナーで火花を散らしながら走るマシン、やや強引にイン側に入り順位を上げるドライバー、そして歓喜の声。交流戦がこんなに楽しいなら、毎年開催して欲しいものです。もし来年開催されたら、ぜひ現地で観戦してみて下さいね。（ヒラケン）

読んで救われる
生き様
ドラテク
大公開!

好評発売中

2000円＋税



『クルマ好き』『一生懸命』が取り柄の『走り屋』は『現実』に立ち向かい、レーサーという少年の頃の夢を叶える。フォーミュラ出身でなければ難しいとされていたGT500にADVANと挑み、2勝を挙げた。GT300、S耐、D1 GP、86/BRZ Raceなどでも、その存在が勝利を呼び込む。自身のスポーツカーライフやシミュレーター、パークトレーニング、マイクロフォーミュラ5などによる『走る楽しさ』の拡散も精力的に行っている。そんな彼が伝えたいことを満載にしたのがこの本である。

お近くの書店でご注文ください。
以下の方法でもお買い求めいただけます

【インターネット】www.sun-a.com/
【TEL】03-5357-8802 受付時間：平日 10:00 ～ 17:30
【FAX】03-5357-8803（24時間受付）
※FAXの場合、支払いは代引きのみ。
お名前／住所／電話番号／商品名を明記願います



オジエはなぜトヨタを選んだか?

2020年、勢力図は大きく変わる──

2020年、勢力図は大きく変わる2019年の王者、タナックの移籍に伴い、ストーブリーグが加速!シトロエンが残念な撤退宣言を行なうと、トヨタのエースとしてオジエが加入!各チームのドライバーラインアップを分析しながら2020年WRCの勢力争いの構図をクローズアップ!

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）／TOYOTA／M-Sport／Hyundai／Red Bull

ついに、噂が現実になった。6年連続王者、セバスチャン・オジエのトヨタ加入が発表され、あわせてエルフィン・エバンスとカッレ・ロバンペラも来季トヨタのドライバーとしてヤリスWRCをドライブすることが決まった。

すでにオィット・タナックのヒュンダイ移籍はアナウンスされていたが、



TOYOTA

GAZOO RACING WRT

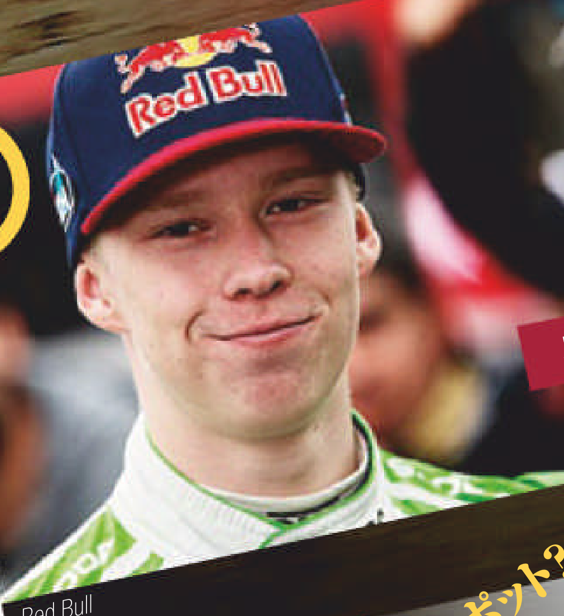
WRCのレジェンド、オジエが加入!ロバンペラ＆エバンスの新体制!!

2019年のWRCでドライバーズチャンピオンを輩出したトヨタは、新王者のタナックがヒュンダイに移籍。それに伴い、ラインアップの総入れ替えを行なった。注目は新エースのオジエで、彼の動向がリザルトを左右する。


Red Bull

確定

セバスチャン・オジエ
進化が遅いシトロエンに見切りをつけたのか、オジエが新エースとしてトヨタに加入。


Red Bull

確定

カッレ・ロバンペラ
フィンランド出身のロバンペラもトヨタに加入。若き才能の実力に注目が集まる。


M-Sport

確定

エルフィン・エバンス
グラベル戦に強いエバンスが加入。安定性が高く、マニュファク選手権に貢献するはず。


TOYOTA

スポット?

勝田貴元
WRC2に参戦しながら、ヨーロッパ圏内を中心に4台目のヤリスWRCで参戦する見込み。

ヤリ・マティ・ラトバラと、クリス・ミークもチームを離れ、トヨタは完全に新しいドライバーラインアップで2020年を戦うことになる。

タナックという当代最速のドライバーを、トヨタは栄光のカーナンバー1とともにヒュンダイに奪われた。2019年にトヨタが13戦で挙げた6勝はすべてタナックによるもので、ラトバラとミークはふたり合わせて3回しか表彰台に立つことができなかった。彼ら安定感に欠けるベテランふたりでは、タナックとティエリー・ヌービルという、超強力な2トップを形成したヒュンダイに立ち向かうことは不可能だ。

そこでトヨタは、オジエの獲得に乗り出した。オジエは2019年にMスポーツ・フォードからシトロエンに移籍し、2年契約を締結。通常であれば移籍はできないはずだし、オジエ自身も「きっとシトロエンがキャリア最後のチームになるだろう」と、今年の頭に覚悟の言葉を口にしていた。そのときは、シトロエンでも王座を守ることができるという自信があったのだろう。

しかし、オジエはシーズン中盤以降、荒馬シトロエンC3 WRCに翻弄され続け、シーズン3勝に留まった。どんなに限界を超えて走ってもタイムが出ず、ターマックステージではライバルにまったく太刀打ちできなかった。

過去に3回優勝しているドイツでは信じ難いほど遅く、オジエもついに怒りが爆発。「このクルマでは勝てない」と、切り捨てた。

さらに、逆転タイトルの可能性を残していた第13戦スペインでは、パワーステアリングのトラブルにより最後の望みを断たれた。そのとき、オジエの母国チームに対する気持ちがプツンと切れてしまったのを、はっきりと感じた。オジエはすでにシトロエンを離れる覚悟を決めていたと思われる。

ちょうど同じころ、スペインではシトロエン撤退の噂も広がっていた。オジエを迎え入れたにもかかわらず成績はさほど上向かず、クルマのパフォーマンス向上も予想以下だった。シーズン途中でチーム代表のピエール・ブダールは「このままでは上から撤退を命じられる」と近しい者に状況の厳しさを語っていたようだが、第11戦トルコでのオジエの勝利により、活動継続の可能性がわずかながら高まっていた。



TOYOTA

しかし、その後、スペインにシトロエン本社の上層部が姿を現し、そこで成績が奮わなかったこともあり、撤退の危機が再び急上昇。最後の砦はオジエの2年契約だった。

シトロエンと親交が深い関係者によれば、オジエはクルマのパフォーマンス次第でシトロエンとの2年目の契約を破棄する権利を持っていたようだ。そして、オジエはシトロエンを離れ、トヨタに移籍することを決断した。

オジエを失うという事実は、来季シトロエンがタイトル争いをできなくなるということを意味する。それが、ワークス撤退の決定打となったのだろう。だからこそ、シトロエン・レーシングはSNSで「オジエの離脱によりファーストクラスのドライバーがいなくなるため、2020年のWRCオフィシャルプログラムを取り止める」と、わざわざ発表したのだ。

しかし、それはファーストクラスではないと名指しされたも同然のチームメイト、エサペッカ・ラッピに対して非常に失礼な内容だ。撤退の理由は自分たちのパフォーマンス不足ではなく、ラッピでは勝てないからだという文面であり、元チャンピオンチームとしての品格に欠ける。とても残念な撤退宣言だと言わざるを得ない。

それはさておき、タナックの離脱という最大の窮地を、オジエの獲得でトヨタは乗り切れるかもしれない。過去にさかのぼれば、トヨタは2017年のWRC復帰時も、フォルクスワーゲンの撤退によりフリーとなったオジエ



ヒュンダイもラインアップを確定。ヌービルに加えて王者のタナックを起用したほか、3台目をソルドとローブを使い分けるなど豪華な体制だ。マシンのパフォーマンスも高いだけに、2020年はチャンピオン候補の最右翼!?

Hyundai

HYUNDAI

WORLD RALLY TEAM

タナック、ヌービルのWエース体制!
3台目もローブ&ソルドの最強布陣

オィット・タナック 確定
2019年の王者は新天地を求めてヒュンダイへ。その決断は果たして吉と出るのか?

TOYOTA

ティエリー・ヌービル 確定
実力抜群で今季3勝を挙げるも結局未冠に。タナック加入の来季は逆に正念場か?

Hyundai

ダニ・ソルド 確定
ターマックで猛威を発揮。勝てないまでも、きちっとポイントを取る優等生ドライバー。

Hyundai

セバスチャン・ローブ 確定
45歳のレジェンドも現役。サバイバル戦で強さを発揮する"しぶといベテラン"に注目!

Hyundai

にラブコールを送り、オジエはヤリスWRCをテストした。しかし、そのときはまだクルマの仕上がりが充分ではなく、オジエは移籍先にMスポーツ・フォードを選んだ。タイトルの防衛には成功したが、セミワークス体制のチームに限界を感じ、2018年はトヨタで戦うことを望んでいた。が、当時トヨタのチーム代表トミ・マキネンは成長著しいタナック獲得に動き、オジエの加入には前向きではなかった。そ

CITROEN

TORAL WORLD RALLY TEAM

オジエの離脱で計画を変更!
シトロエンがWRCから撤退



「セバスチャン(オジエ)不在での2020年をイメージすることができなかった」とCEOのリンダ・ジャクソンが語るようにシトロエンはオジエの離脱で撤退を決断。通算102勝を上げた名門がWRCでの活動に幕を閉じた。

Red Bull



M-SPORT
FORD WORLD RALLY TEAM

ラッピが加入!? スニネン残留が濃厚 フィンランド人コンビが結成か？

フォードの有力チームとして活動しているMスポーツ。メーカーからのサポートが少ないだけに厳しい状況だが、2017年のオジエのようにドライバー次第では二冠を達成できる可能性も。有力候補はラッピとスニネン？

M-Sport



テーム・スニネン
安定性に課題があるもスピードは抜群。残留すればラッピとフィランド人コンビが誕生!?

M-Sport

エサペッカ・ラッピ
シトロエンの撤退に伴い、Mスポーツへ移籍か!?　優勝経験を持つ実力者の逆襲に注目だ。

Red Bull

のため、オジエはMスポーツ・フォードに留まり、2019年は古巣であるシトロエンと契約。つまり、3シーズンの時を経て、オジエとトヨタはついに相思相愛の関係になったのだ。

オジエとの契約期間については明らかにされていないが、シトロエン在籍時、オジエは「2020年が最後のシーズンになる」と語っていた。普通に考えれば1年契約だろうが、もし好成績が続き、モチベーションが高まったならば、契約延長もあり得るかもしれない。2021年もオジエを引き止めるために、トヨタはパフォーマンスだけでなく、信頼性も高いクルマを用意する必要がある。

オジエ以外のふたりについても、かなり強力な布陣である。エバンスはMスポーツ・フォード育ちで、過去にはオジエとチームメイトだった。母国ラリーのGBでは優勝経験があり、ターマックラリーでも勝つ力があるオールラウンダーだ。加えて、安定感も非常に高く、今季は怪我で3戦を休場しながらもドライバーズランキング5位につけた。マニュファクチャラーズタイトルを獲得するための要員としても期待できる中堅ドライバーである。

ロバンペラは19歳と若いが、今季はWRC2プロでチャンピオンになるなど、その速さは間違いなく若手ナンバーワン。経験不足ゆえにミスも少なくないが、それを補って余りあるスピードを備えている。若いころのオジエやタナックに匹敵する才能の持ち主で、タナックの次の時代のチャンピオン候補筆頭である。

そう考えれば、最強のベテラン、安定感の高い中堅、最速の若手をそろえたトヨタのラインアップはかなり強力だ。鉄壁の布陣を敷いたヒュンダイに対抗できるかもしれない。

なお、今年2回、ヤリスWRCで出場した勝田貴元に関しては、来季のアナウンスはまだない。それでも、マキネンと話した限りでは、今年以上に多くの出場チャンスを与えられそうだ。クルマのロジスティクス費用を考えれば欧州のイベントが有力だが、きっとラリージャパンではヤリスWRCをドライブすることになるだろう。また、開幕戦ラリー・モンテカルロに出場する可能性も相当高いと思われる。

エバンスを失ったMスポーツ・フォードはどうなるのか？　現時点でまだ何も発表はないが、テーム・スニネンの残留は間違いない。そして、シトロエンとの契約を失ったラッピが加入するとも噂されている。つまり、かつてWRC2でライバル関係にあった若手フィンランド人ふたりが有力だが、それ以外にもアンドレアス・ミケルセンやクレイグ・ブリーンが、フィエスタWRCのステアリングを握る可能性はある。タナックの移籍でパラダイムシフトが起きた来季のWRCは、予測不可能なシーズンになるだろう。

OTHER

プライベーターとして活動？ 去就が気になるその他の面々



ヤリ-マティ・ラトバラ
トヨタ復帰時の立役者ながら、成績不振でクリス・ミークとともにトヨタから放出。

TOYOTA

アンドレアス・ミケルセン
ヒュンダイにいながらも低迷。タナックの加入でグレイグ・ブリーンとともにシートを喪失。

Hyundai

PHOTO DIGEST

ROUND 20 FORMULA 1 HEINEKEN GRANDE PRÊMIO DO BRASIL 2019

Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／Red Bull／LAT

インテルラゴスの奇跡

ラスト2周の壮絶バトル ホンダ28年ぶりのブラジルGP制圧



Red Bull

ホンダのパワーユニットを積む２台のマシンがブラジルで
表彰台の頂点に立つなど、誰が考えていただろうか――
ライバルのトラブルや同士討ち、SCのタイミングなど運も味方したが
でも、決して“まぐれ”ではない。彼らとホンダは強かった
セナ没後25年の節目。奇しくもこの日は本田宗一郎の誕生日でもあった



今季No.1レースがここに生まれた。

その差わずか0.062秒──手負いの状態とはいえ、迫り来るのは6度の世界王者に輝くルイス・ハミルトン。実質的な最終コーナーと言われるターン12からのパワーが問われるセクションでいったんは並ばれるも、その先の伸びでわずかに優った。トロロッソのピエール・ガスリーが王者メルセデスとハミルトンを下した価値は大きい。

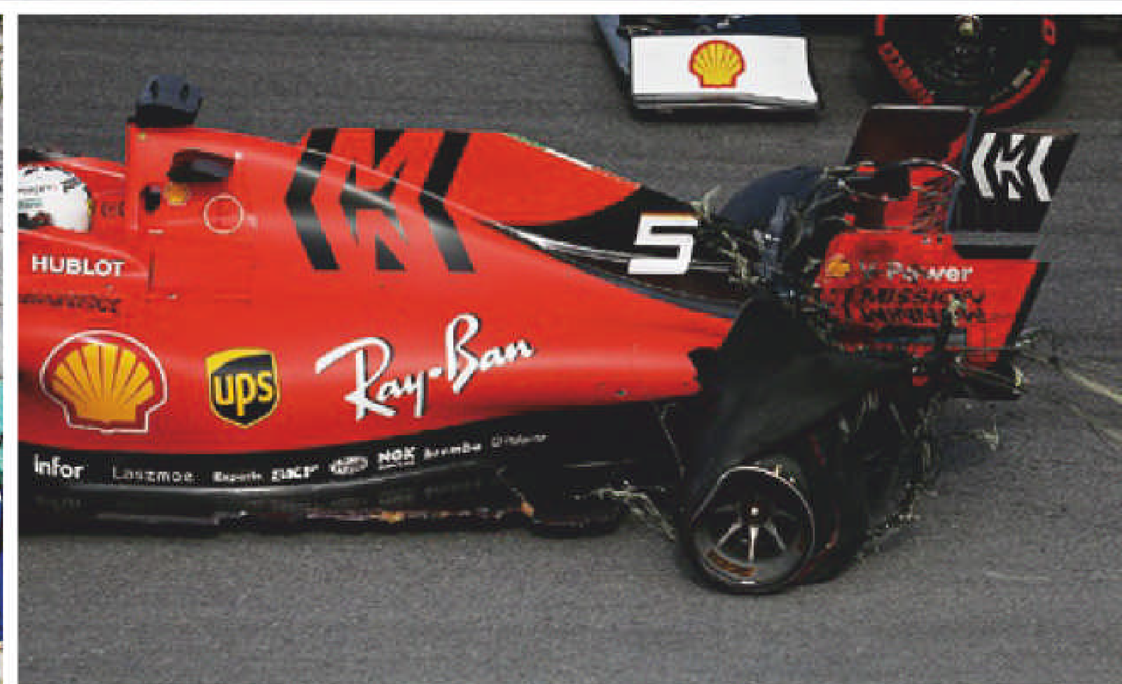


ICEの交換で14番手からのスタートとなったルクレールは、順調なペースで周回を重ねていた。タイヤの状態から見てもルクレールが有利であったことは間違いない。しかし、ほんの少しの接触は右フロントサスペンションに想像以上のダメージを与えた。少しずつ積み重なった彼らの確執は、今回の一件でより深くなってしまった。



LAT

前を走るセバスチャン・ベッテルはユーズドのソフトタイヤ、後ろからは5周のオフセットを持ち、しかもニューのソフトタイヤを履く僚友シャルル・ルクレール。この不利な状況に焦ったか、ターン4の手前で左リヤを接触してしまい、リタイアとなった。「僕はまっすぐ走っていただけ」と発言するベッテルの姿が見るに忍びない。

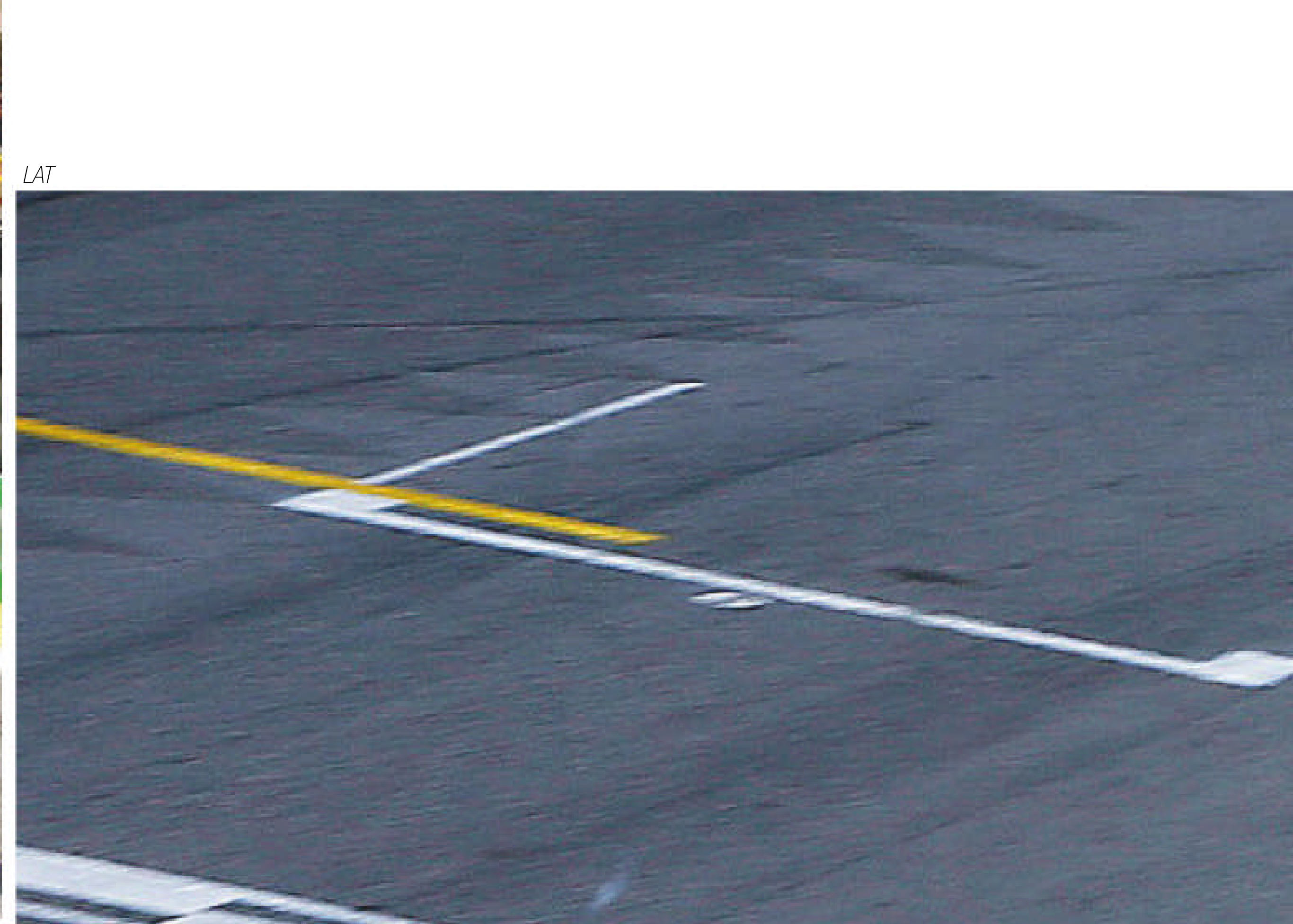


A.Sakurai

LAT



LAT



LAT

ハンガリーGPに続いてポールポジションからレースをスタートしたフェルスタッペンは、抜群のスタートを決めてトップを死守。１度目のピットでハミルトンにアンダーカットされるも、翌周のターン１でインに飛び込みオーバーテイク。その後SCのリスタートも完璧に決め、今シーズン３度目の勝利を手にした。

パルクフェルメにマシンを止めたハミルトンが、ヘルメットも外さずにまっすぐ向かった場所はアレクサンダー・アルボンのもとだった。２度目のSCが開けたレース70周目、ターン10で前を行くアルボンにハミルトンが接触。これによりアルボンはポジションダウン。ハミルトンは「あの接触は自分に非がある」と謝罪した。

LAT



アルボンに対するハミルトンの行為は５秒ペナルティが課せられた。そのため、４番手でフィニッシュしていたカルロス・サインツが自身F1キャリア初３位入賞。予選Q1でトラブルによりタイムが計測できず、最後尾スタートとなったサインツだったが、全20台中唯一１ストップ作戦を成功させた。粘り強い走りが結果につながった。



ホンダパワーの結実

ドライバー、ストラテジー、PU、シャシー すべてのピースが完璧にはまった今季3勝目

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）／Red Bull／XPB

XPB





D.Heath

これまでのトロロッソは1年に1度の表彰台が最高記録。しかし、今季はドイツに続いて2度目の表彰台を獲得し、見事記録を更新した。ハミルトンのアンダーカット作戦に素早く反応したレッドブルは、1度目のピットストップで1.82秒というこれまでの記録を破るタイムを樹立。ブラジルといえばアイルトン・セナの存在だろう。今回ホンダがブラジルで勝利したのも1991年のセナ以来のことだ。ブルーノ・セナが駆けるマクラーレン・MP4/4のデモランにはたくさんの歓声が浴びせられた。

シーズン終盤のブラジルGPで、ホンダが今季最高の結果を出した。ホンダPU搭載車のワン・ツー・フィニッシュは1991年日本GPでのゲルハルト・ベルガー、アイルトン・セナ以来、28年ぶりの快挙である。

2015年のF1復帰から低迷を続けてきたホンダは、昨年トロロッソとのコンビで復活の兆しを見せ、レッドブルと組んだ今季からはコンスタントに上位入賞を重ねてきた。開幕戦でいきなり初表彰台、オーストリアで初優勝、ドイツで2勝目、さらにハンガリーでは初ポールポジションを獲得。ドイツではトロロッソのダニール・クビアトも3位表彰台を射止めている。

しかし今回の勝利はそれらの成果からさらにステップアップした、ホンダの新たな到達点を示すものと言えた。

フェルスタッペンは予選Q1からQ3までのすべてで最速と、ライバルたちを圧倒する速さを発揮した。そしてレースではスタートも完璧に決め、ルイス・ハミルトンとの2秒前後の差をキープしながら首位を快走した。それで思い出されるのが初PPを獲得し、ハミルトンと優勝争いを繰り広げたハンガリーGPである。あのときはタイヤ劣化に苦しみながらも、終盤まで首位を譲らなかった。

するとメルセデスはハミルトンにニュータイヤを履かせ、チェッカーまでの22周で19秒差をひっくり返して優勝をもぎ取った。今回のメルセデスもコース上で敵わないと見るや、20周目に先にピットインを敢行。次周に入ったフェルスタッペンはピットロードでロバート・クビサに邪魔され、ハミルトンの後ろでコース復帰。アンダーカットは成功し、またもポール・トゥ・ウインは阻まれたかに思われた。

しかしこの日のレッドブル・ホンダ

Rd.20 ブラジルGP リザルト

●11月17日(日)決勝　●4.309km×71周=305.879km ●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	71	1(1)
2	10	P.ガスリー	トロロッソ／ホンダ	71	6(7)
3	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	71	20(DNF)
4	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	71	8(9)
5	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	71	12(13)
6	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	71	11(12)
7	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	71	3(3)
8	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	71	10(11)
9	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	71	15(15)
10	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	71	16(16)
11	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	71	9(10)
12	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	71	18(18)
13	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	71	7(8)
14	23	A.アルボン	レッドブル／ホンダ	71	5(6)
15	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	71	13(14)
16	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	70	19(19)
17	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	65	2(2)
18	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	65	14(4)
19	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	65	17(17)
	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	51	4(5)

Red Bull



には、メルセデスをしのぐ絶対的なペースがあった。直後のメインストレートでハミルトンのスリップに入ると、ターン1できっちりと首位を奪い返した。54周目にアレクサンダー・アルボンがセバスチャン・ベッテル相手に披露した豪快なオーバーテイクも、今季ここまでのレッドブル・ホンダには見られない、力強いものだった。まさにレース後に田辺豊治テクニカルディレクターが語ったように「速さも強さも感じられた」レースだったのである。

今季これまでの2勝を振り返ると、オーストリアは例外的な熱波に見舞われ、冷却に苦しむメルセデスは本来の性能を発揮できなかった。ドイツは雨の荒れた状況でライバルたちがミスを犯して自滅する一方で、フェルスタッペンが群を抜く速さを発揮した。

しかし今回のブラジルは、そんな天の助けがあったわけではない。ある意味ガチンコの三つ巴バトルが繰り広げられ、レッドブル・ホンダがそれを制した。もしフェラーリの同士討ちがなかったとしても、フェルスタッペンには到底届かなかったことだろう。

終盤にはレッドブルの2台がワン・ツーを形成し、さらに6番手スタートから力強い走りを重ねてきたピエール・ガスリーが3番手まで上がった。たしかにそのままチェッカーまで行った可能性は非常に低い。それでも終盤67周目から3周にわたって、ホンダPU搭載車のトップ3体制が実現した。その意味は、決して小さくない。

その後のガスリーの2位入賞も、アルボンとハミルトンの接触事故がなければ叶わない結果だった。しかしまさかの事態が起きたときに、ガスリーだけがその場にいて、最大の果実を享受した。予選では100分の数秒を争う中団バトルで最速タイムを叩き出し、レースでも彼らを従えて走り続けた。田辺TDも言及しているように「ワン・ツー・フィニッシュはメルセデスやフェラーリなど、普通はチーム単体」である。同じPUを搭載するふたつのチームによるワン・ツー・フィニッシュはきわめて稀有であり、ホンダには何よりも誇らしい結果となった。

セナ没後25年の今年、故国ブラジルでホンダは復帰以来最高の結果を勝ち獲った。奇しくも決勝当日は、本田宗一郎の誕生日でもあった。「ふたりに胸を張れる結果が出せた」。そう語る田辺TDの声は、晴々としていた。

対照的に敗者ハミルトンはレース後「今日の彼らは本当に速くて、ストレートでの僕はただのカモだった」と、コメント。sitting duck（座り込んだカモ）という慣用句に無力感が滲み出ていた。ただしレッドブル・ホンダが今後も、ライバルたちと互角に戦い続けられる保証は何もない。

メルセデスもフェラーリも、ホンダ製PUが急激に性能差を縮めつつあることは充分に意識している。2021年以降は、PUに大幅な開発制限がかかる可能性があるためホンダは来季中に一気に彼らに追い付き、追い越すことを目標にしている。しかし両メーカーが、ホンダの進化を黙って見ているはずもない。来季の開発競争は、これまで以上に熾烈になる。

Macau will always be Macau.

クサってもマカオ。

“多様性”を代償に踏み出した速くて危険な次の一歩

一時は開催を危ぶむ声も上がっていたマカオGPが今年も無事に開催された
今年のマカオにおける最大の変更点はFIA F3マシンの導入
これにより全日本F3などのチームが締め出しを食らったため
「マカオもFIA F3の一戦である」という空気も漂った
昨年のクラッシュの影響でより安全なコース、マシンで争われたが
これまでの特別感、そして“危うい魅力”が失われることはなかった

昨年のマカオＧＰにファン・アメルスフォールト・レーシングから参戦したドイツ人ドライバー、ソフィア・フローシュが見舞われた身の毛もよだつアクシデントがいまだに脳裏に焼きついている方もいると思う。この事故の影響、そしてこれまでよりも重く、大パワーを発生するＦＩＡ Ｆ３選手権の車両を使用することもあり、マカオＧＰの運営サイドは安全性向上のために全長６・１２㎞のギア・サーキットに複数の変更を施した。このページでは今年の第66回マカオＧＰで、どのような変化が起きたのかを検証していきたい。

常に力量が試される場所

「マカオはずっと変わらない。だからこそ、誰もがこのコースを愛してやまないのだ」

そう語ったのは、イギリス人コメンテーターのイアン・ティッチマーシュだ。彼は過去数十年にわたって、かつてはポルトガルの植民地であったこの市街地サーキットで取材を行なってきた。それだけに、彼の発言には説得力が感じられた。

ご存じのとおり、ギア・サーキットはストリートコースだ。当然のことながら、ランオフエリアもグラベルもなく、エスケープゾーンの面積すら極めて限られる市街地コースで行なわれるレースは、常に何らかの危険と隣り合わせだ。少しでもミスを犯そうものなら、大抵はガードレールに衝突したり、タイヤバリアに突っ込んだりと、その代償を支払うことになる。それが公道

Text & Photo：ルネ・デ・ブール（René de Boer）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／FIA F3／ID

Suncity Group Formula 3
Macau Grand Prix
FIA Formula 3 World Cup



Rebocar/R.de Boer



Rebocar/R.de Boer

左の写真はコーナー内側からリスボアを写したもの。"ソーセージ型"の縁石が撤去され、縁石の位置もより内側に移動された。また、その先のサンフランシスコ(右)には、テックプロバリアが設置された。事前にはシケインが追加されるなどの噂もあったが、コースレイアウトの変更はなく、最低限のモディファイで安全性を高めることに成功した。



レースの現実であり、同時に欠かせない魅力でもある。

こうした観点に立てば、マカオはフランスのポーやF1モナコGPと何ら変わりはない。しかし、マカオが唯一無二だと言われるその理由は、ギア・サーキットが超高速セクションの"海側"と、マシン1台がようやく通行できるほどの道幅しかないうえに、レイアウトとしてもテクニカルな"山側"によって構成されるコース特性にある。このコースはドライバーの力量が試される。だからこそ、マカオは世界中のドライバーに愛されているのだ。

先述のとおり、フローシュが脊椎を骨折するなどの大怪我を負った大クラッシュは、本誌をはじめ多くのメディアで取り上げられた。フローシュは奇跡的にレース活動を続けることができただけでなく、HWAレースラボから今年のマカオに参戦することができた。彼女はこの地で一歩間違えば落命していたかもしれないほどの事故に見舞われたにも関わらず、ギア・サーキットについて次のように語る。

「マカオは本当に素晴らしいコースだと思う。たぶん、世界一ね。このコースをすごいと思わないドライバーがいるとしたら、私はその人のことを本物のレーサーだと認めない」

安全性向上による悪影響はなし

過去数十年にわたってモータースポーツ界では、安全性の確保の重要度が日増しに高まってきているが、これはごく当然のことだと言える。

今年のマカオGPもF3ワールドカ

M.Kamio



４番グリッドから発進したフェルショールは、スタートで２番手に浮上。その後一時はトップのユーリ・ビップスに引き離されるも、中盤のSCランが解除となる際にビップスを攻略すると、そのままトップチェッカーを受けた。

M.Kamio


昨年リスボアで大クラッシュを喫した際に脊椎を骨折するなどの重傷を負ったフローシュだが、今季はフォーミュラ・リージョナル・ヨーロピアン選手権に参戦。今年のマカオにはHWAで戦ったが、トラブルによりリタイアとなった。

ップ、GTワールドカップ、そして世界ツーリングカーカップ（WTCR）の第9戦と、FIAが主要な3カテゴリーに深く関わっているため、昨年のクラッシュを受けて徹底的な調査を行ない、コースの安全性強化を図った。実際に、いくつかのコーナーには手が加えられている。

まず、昨年フローシュがクラッシュしたストレートエンドにある〝悪名高き〟リスボアの右90度コーナー。ここではタイヤバリアの配置が変更され、縁石もコーナーの内側に移動された。さらに、フローシュのマシンが宙を舞う原因になった〝ソーセージ縁石〟も取り除かれた。

リスボアには新たなタイヤバリアが設置され、エスケープゾーンも広くなっているほか、昨年フローシュのマシンが激突したカメラマンスタンドは撤去された。

さらに、サンフランシスコにはテックプロバリアが設置され、リザーバーとマンダリンにはSAFERバリアが設置された。

その他、ターン1、2（リザーバーとマンダリン）、ターン4（サンフランシスコ）、ターン20（フィッシャーマンズベンド）のバリアの配置が変更されている。

ドライバーの多くは、昨年との違いがあまり感じられないと話していた。

「何であれ、安全性確保のためにやっているのであれば、それはいいことだ。ただ、ドライバーの観点から見ると、コースはほとんど変わっていない」というのは、5年連続でマカオF3にエントリーしているイギリス人ドライバーのカラム・アイロット（ザウバージュニアチーム・バイ・チャロウズ）だ。

「ドライビングにはまったく影響しない。安全性確保のために施した変更がドライビングに何の影響もおよぼさないというのは、実際に走る僕たちからするとありがたいね」

また、かつて全日本F3選手権や全日本選手権フォーミュラ・ニッポンでチャンピオンに輝いたトム・コロネルは現在、ツーリングカーレースで活躍中で、今年もWTCRドライバーとしてマカオを訪れている。もう20年以上にわたりギア・サーキットを走り続けている大ベテランは次のように話した。

「リスボアへのエントリーが少し変わって、オーバーテイクがより難しくなったし、土曜日のGTレースでのマロ・エンゲルのアクシデントのように、何かが起きた際、逃げ場がなくなったね。ただ、変更された理由も理解できるし、問題ないと思う」

また、GTドライバーのローレンス・ファントールはこう語っている。

「たしかに、以前よりも安全性は向上



Suncity Group Formula 3
Macau Grand Prix
FIA Formula 3 World Cup

した。その観点から言えば良かったと思うが、ドライビングに関しては何も変わらない」

本当にDRSは必要か？

今年のマカオにおける最大の変更点は、何と言ってもFIA F3選手権のマシンが導入されたことだろう。

FIAが打ち出した最新のF3技術規則に則って設計されたダラーラ製シャシー『F3 2019』は、メカクローム製の3・4ℓV6NAエンジンを搭載。その出力は約380hpで、これまで各国のF3選手権にメルセデス、フォルクスワーゲン、トムスなどが供給していた2ℓ直列4気筒NAエンジン（約240hp）と比較しても、はるかに強力だ。

そのため、ホームストレートでの最高速はおよそ290km／h、さらにDRSを使用すれば300km／hを超えるなど、飛躍的に向上した。FIA F3マシンで競う点については懸念を示す関係者もいたようだが、実際にコースを走ったアイロットはこうコメントしている。

「このマシンは本当に速いよ。でも、安全性も高いので、ドライビングの難しさを少し緩和してくれる。もっと難しいだろうと思っていたので、これはうれしい驚きだった。これまでとはフィーリングが違うけれど、すぐに馴染むことができると思う」

それでもDRSの使用に関しては、全員が賛成したわけではなかった。今年のF3ワールドカップのウイナー、リシャード・フェルショール（ハイテックGP）の意見はこうだ。

「安全性という面では限界があると思う。土曜日の予選レースや、日曜日のメインレースでもDRSが機能しなかったことがあったけれど、それほど不満に思わなかった。DRSなしでも充分速かったし、マカオのようなコースではまったく必要ない。来年に向けて、見直すべき点だと思う」

繰り返すが、新スペックのFIA F3車両の導入は、この特別なイベントのために1983年にF3規定が採用されて以来、もっとも大きな変更だったに違いない。これまでマカオでは、従来の欧州F3のほか、全日本F3やドイツF3、フランスF3、イギリスF3、イタリアF3など、さまざまなF3選手権からドライバーが集まり、競い合ってきた。

また、エンジンもメルセデス、フォルクスワーゲン、トムス、東名、さらに以前はオペル、フィアット、アルファロメオなど、バラエティ豊かだった。そのうえ、過去30年間、ほぼダラーラの独壇場だったとはいえ、シャシーもワンメイクではなかった。全日本F3はそのコンセプトを今年も維持していた数少ないシリーズのひとつだったが、来年には『ダラーラ320』のワンメイクシリーズとなる。

今年のマカオのグリッドに並んだドライバーの大半は、FIA F3に参戦しているメンバーだ。そのため、同シリーズのレギュラーイベントのような雰囲気が漂っていた。それでも何人かのゲストドライバーや、マカオに出るために特別にF3へ戻ってきたドライバーがいたおかげで、マカオの魅力は決して色褪せることがない。したがって、オランダ人ドライバーのフェルショールは、歴代勝者と同様に正真正銘のマカオ・ウイナーだ。

本記事の冒頭で紹介したティッチマーシュの言葉のとおり、マカオはずっと変わらない。そして、これからもずっとそのままであり続けることを願うばかりだ。

マシンやドライバーが変わっても マカオはずっと変わらない



マカオ・ルーキー

角田裕毅

Yuki Tsunoda

若気のオーバーペース

「不本意なリザルト」への伏線

F1を目指す若手として、今年ヨーロッパに渡った角田裕毅
FIA F3第7戦モンツァで初優勝を挙げるなど
その速さは広く認められているが、初めての挑戦となった
今年のマカオGPは"若さが出た"と言える結果であった

Text：石井功次郎（Kojiro Ishii）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）



Suncity Group Formula 3
Macau Grand Prix
FIA Formula 3 World Cup

レッドブル・ジュニアでホンダ育成ドライバーの角田裕毅に直接尋ねなくても、初のマカオGPは不本意だったという内容のコメントを聞けると容易に想像できる。11月17日の決勝レースは11位。表彰台を狙っていた角田の"想い"は叶わなかった。

ポーで見せた脆さと速さ

角田が市街地コースでレースを戦うのは今回で2回目。最初は今季のユーロ・フォーミュラ・オープン（EFO）第2大会ポーだ。マカオのギア・サーキット（一周6・120㎞）より規模の小さいサーキット・ドゥ・ポーヴィレ（一周2・760㎞）である。

レイアウトも距離も異なるとはいえ、マカオが高速の"海側区間"と中低速の"山側区間"に分かれているように、ポーもストレートの"川側区間"と中低速コーナーの"山側区間"に分かれている。今季のFIA F3選手権には市街地コースでのラウンドは含まれておらず、マカオに出場するとしたらサーキット・ドゥ・ポーヴィレは絶好の足慣らしの場所とも言えた。



振り返るとEFO第2大会の角田は気負いすぎというか、やや行き過ぎる傾向にあった。実際、土曜日の予選1回目のあとには「2番手に大差をつけてポールを取りたいという気持ちが空回りして一周をまとめきれなかった」と告白している。

同日の決勝レース1はスタートでポジションをひとつ落とした焦りもあったのか、クルマのコントロールを失ってタイヤにダメージを与え、最終的にはガードレールへの激突によりサスペンションに破損し、自主的なリタイアを決断。いいペースで走れていただけに、気づかぬうちにオーバーペースとなっていた。

もっとも、日曜日の予選2回目では2番グリッドを確保。ただし、同日の決勝レース2はスタート直前に降り始めた雨に翻弄された。最終的にはスタート直前にウエットタイヤへ交換していたライバルに優勝を譲ったものの、濡れた路面をスリックタイヤで驚異的なペースで走る角田には驚かされた。

キャプション○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○
○○
○○
○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○１５０

クラッシュで流れに乗れず

個人的にはそうした彼への先入観と期待がない交ぜとなって迎えたマカオだった。初日14日の練習走行1回目、角田は早々にマタニティ・ベンド手前の〝マツヤ〟でガードレールに衝突。いったい何があったのか？　セッション終了後に彼のもとを訪ねると「あれ、見ていました？」と逆取材を受けた。マカオ・ルーキーのボーンヘッドと断言するにはやや不思議な〝当たり方〟だったので続きの言葉を待つと、走行ラインを外してクールダウン中のリアム・ローソン（MPモータースポーツ）を抜こうとした際、いきなりラインを戻した彼と接触してクラッシュに至ったと角田は説明。「ああ、またか……」というのが正直な感想だった。

というのも、同じレッドブル・ジュニアで同じモトパークに所属しながらEFOを戦ってきたふたりは、第1大会（フランス・ポールリカール）でも第4大会（ベルギー・スパフランコルシャン）でも、ローソン側に非が認められる同士討ちでレースを落としてきた。いわゆる因縁の相手である。

ただし、レース開催地へ同じクルマで移動するなど、「ヤツとは一緒の空気さえ吸いたくない！」というほど険悪な関係ではない。心の奥底まではうかがい知れないものの、サーキットを離れればお互いに無邪気な悪戯を仕掛けるような間柄である。

話を戻せば、マカオの練習走行1回目の事故で角田が〝ワリ〟を食ったのはたしかで、走行時間が削られたうえに、ギヤボックス交換が必要となった。車両はどうにか予選1回目には走行可能な状態となったが、シフトチェンジとDRSの作動が不安定だった。

原因は交換したギヤボックスに付属する油圧システムの不良。これも修復を試みるも改善せず、セッション終了を目前に角田はやむなくコースへ送り出された。結果、シフトダウンができないトラブルに遭遇。間一髪、マタニティ・ベンドの退避路に滑り込み、クルマを無傷のまま持ち帰ることはできたが、結局予選1回目は1周も計測できずノータイムに終わった。

15日の練習走行2回目、前日ほとんど走れなかった角田は2分8秒215で11番手と出遅れを順調に挽回。「マカオへ来て初めてプッシュできました。クルマはしっかり直してもらったし、調子もいいです」と笑顔を見せた。

同日の予選2回目も序盤は好調で、角田は1セット目の新品タイヤで2分7秒307を記録し12番手。ところが、最初の赤旗中断からの競技再開直後、角田は山側区間でクルマにダメージを負った。

「トップ5までいける感じのクルマでしたが、ターン11入口で行き過ぎて出口で壁に当たり、左後ろの足が曲がってしまいました。メカニックが一所懸命に修復してくれましたが、細かなところまでは直しきれていませんでした」

とのことで自己ベストを更新できず、この日2セット目の新品タイヤを投入するも奏功せず予選は総合21番手。しかも、修復されたクルマで走行時、リスボア・ベンドの退避路へオーバーシ

ユート。戦列に復帰する際に危険な行動を取ったとして3グリッド降格のペナルティを課され、予選レースは24番グリッドから発進することになった。

16日の予選レース、1周目にリスボア・ベンドで発生した多重事故も手伝って角田は21番手に浮上。1台また1台と先行車両をかわし、16位でチェッカーを受けた。「スタートが良くて、2台ほど抜けました。でも、リスボアで事故のあおりを受けて、一時停止せざるを得ず、遅れてしまいました。クルマの調子は悪くないですね。決勝レースは16番グリッドですが、予選レースより5周多いのでとにかく抜きまくるしかないです」と反撃を誓った。

いよいよ迎えた17日の決勝レース、隊列の前方ではビップスが先頭をひた走る一方、角田も着実に順位を上げつつあった。もっとも、後方から迫るプレマの2台からの攻撃には抗えず、11位にとどまった。

「初日にクラッシュした影響も引きずり、ペースは素晴らしくいいわけでもなかったです」と角田は話し始めた。「それでも頑張って前を追いました。途中、プレマの2台に前へ出られて、そのときの自分の抜かれ方もあまり褒められたものではありませんでした。今週末を振り返ると、初日のクラッシュで流れを自分で壊してしまったとも言えますし、その点は反省しなくてはいけません。それでもふたつのレースはしっかりと走りきれたし、いい経験にはなったと思います」。



人生2度目のストリート戦であるマカオにはFIA F3で所属したイェンツァーではなく、元レッドブル・ジュニアのオリバー・オークスが率いるハイテックから参戦した角田。この移籍はレッドブルからの指示によるものであったという。

来季もF3？ あるいはF2？

角田が自ら語ったように、初めてのマカオではEFO第2大会（ポー）で見せたような、無意識のうちにオーバーペースにはまり込んでしまう傾向が顔をのぞかせたように見えた。彼の純粋な速さは疑いようもなく、この点は世界水準で通用する。しかし、マカオで必要不可欠な〝状況に応じた押し引き〟で、妥協を受け入れる必要もあったのではないか。

個人的な見解であるが、〝マカオ・ルーキー〟は予選2回目までプッシュする必要はない。昨年モトパークから参戦した佐藤万璃音は、そのスタンスを貫いた。万璃音は木曜日と金曜日のセッションは習熟に集中。金曜日の予選2回目でも積極的に〝トゥ〟を使う駆け引きからあえて遠ざかり、単独でのアタックを選んだ結果、強豪チームのドライバーを抑えて予選7番手を獲得



クラッシュにより破損した角田のマシン。ギヤボックスはケーシングが壊れるほどダメージを受けており、貴重な走行機会を失うことに。チームメイトであるユーリ・ビップスがイベントを通して好調だった一方で、角田は最初のクラッシュにより流れを引き寄せられなかった。

予選レースリザルト

11/16　晴れ／ドライ　10周

Pos.	No.	Driver	Team	Laps	Time / Gap
1	6	J.ビップス	ハイテック・グランプリ	10	25:09"190
2	5	R.シュワルツマン	SJMプレマ・セオドール・レーシング	10	1"549
3	9	C.ルンガー	ARTグランプリ	10	5"625
4	21	R.フェルショール	MPモータースポーツ	10	7"402
5	25	C.アイロット	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	10	10"767
6	28	L.サージェント	カーリン・バズ・レーシング	10	11"216
7	15	A.ロランディ	トライデント・モータースポーツ	10	11"900
8	10	F.ハプスブルグ	ARTグランプリ	10	13"200
9	14	D.ベックマン	トライデント・モータースポーツ	10	20"006
10	33	L.プルチーニ	カンポス・レーシング	10	25"551
11	17	K.アンドレス	HWAレースラボ	10	26"416
12	19	L.ダナー	MPモータースポーツ	10	28"233
13	23	H.C.レオン	イェンツァー・モータースポーツ	10	32"905
14	27	E.フィッティパルディ	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	10	33"676
15	11	S.フェルナンデス	ARTグランプリ	10	34"261
16	8	角田裕毅	ハイテック・グランプリ	10	34"698
17	2	M.アームストロング	SJMプレマ・セオドール・レーシング	10	35"403
18	3	F.ベスティ	SJMプレマ・セオドール・レーシング	10	35"653
19	24	A.エストナー	イェンツァー・モータースポーツ	10	36"687
20	20	L.ローソン	MPモータースポーツ	10	37"151
21	18	S.フローシュ	HWAレースラボ	10	38"158
22	7	M.フュートレル	ハイテック・グランプリ	10	38"634
23	12	O.カルドウェル	トライデント・モータースポーツ	10	39"338
24	31	A.デレッダ	カンポス・レーシング	10	58"920
25	26	D.シューマッハー	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	10	1'37"059
	30	D.ティクトゥム	カーリン・バズ・レーシング	8	2Laps
	29	F.ドラゴビッチ	カーリン・バズ・レーシング	8	2Laps
	16	J.ヒューズ	HWAレースラボ	0	-
	22	A.マイニ	イェンツァー・モータースポーツ	0	-
	32	E.アーメド	カンポス・レーシング	0	-

予選総合リザルト

11/14,15　晴れ／ドライ

Pos.	No.	Driver	Team	Q1 Time	Q2 Time	Best Time
1	6	J.ビップス	ハイテック・グランプリ	2'06"943	2'04"997	2'04"997
2	5	R.シュワルツマン	SJMプレマ・セオドール・レーシング	2'08"083	2'05"376	2'05"376
3	25	C.アイロット	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	2'07"781	2'05"580	2'05"580
4	9	C.ルンガー	ARTグランプリ	2'08"250	2'05"669	2'05"669
5	21	R.フェルショール	MPモータースポーツ	2'08"578	2'05"723	2'05"723
6	16	J.ヒューズ	HWAレースラボ	2'06"793	2'05"774	2'05"774
7	3	F.ベスティ	SJMプレマ・セオドール・レーシング	2'07"903	2'05"776	2'05"776
8	22	A.マイニ	イェンツァー・モータースポーツ	2'08"644	2'05"814	2'05"814
9	2	M.アームストロング	SJMプレマ・セオドール・レーシング	2'07"285	2'05"955	2'05"955
10	28	L.サージェント	カーリン・バズ・レーシング	2'07"412	2'06"043	2'06"043
11	10	F.ハプスブルグ	ARTグランプリ	2'09"490	2'06"209	2'06"209
12	7	M.フュートレル	ハイテック・グランプリ	2'16"536	2'06"368	2'06"368
13	30	D.ティクトゥム	カーリン・バズ・レーシング	2'07"600	2'06"406	2'06"406
14	15	A.ロランディ	トライデント・モータースポーツ	2'08"357	2'06"428	2'06"428
15	20	L.ローソン	MPモータースポーツ	2'09"296	2'06"455	2'06"455
16	29	F.ドラゴビッチ	カーリン・バズ・レーシング	2'08"487	2'06"637	2'06"637
17	12	O.カルドウェル	トライデント・モータースポーツ	2'12"105	2'06"641	2'06"641
18	11	S.フェルナンデス	ARTグランプリ	2'09"052	2'06"717	2'06"717
19	14	D.ベックマン	トライデント・モータースポーツ	2'06"844	2'08"273	2'06"844
20	32	E.アーメド	カンポス・レーシング	2'09"211	2'07"146	2'07"146
21	8	角田裕毅	ハイテック・グランプリ	-	2'07"307	2'07"307
22	17	K.アンドレス	HWAレースラボ	2'09"660	2'07"579	2'07"579
23	26	D.シューマッハー	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	2'10"381	2'07"587	2'07"587
24	19	L.ダナー	MPモータースポーツ	2'11"129	2'07"892	2'07"892
25	33	L.プルチーニ	カンポス・レーシング	2'08"287	2'10"001	2'08"287
26	24	A.エストナー	イェンツァー・モータースポーツ	2'11"006	2'08"651	2'08"651
27	18	S.フローシュ	HWAレースラボ	2'10"889	2'09"259	2'09"259
28	23	H.C.レオン	イェンツァー・モータースポーツ	2'09"918	2'09"568	2'09"568
29	31	A.デレッダ	カンポス・レーシング	2'12"991	2'10"114	2'10"114
30	27	E.フィッティパルディ	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	2'10"894	2'10"124	2'10"124

今年の角田は真っ向勝負を選び、結果的に砕け散った



決勝レースリザルト

11/17　晴れ／ドライ　15周

Pos.	No.	Driver	Team	Laps	Time / Gap
1	21	R.フェルショール	MPモータースポーツ	15	38'10"330
2	6	J.ビップス	ハイテック・グランプリ	15	0"792
3	28	L.サージェント	カーリン・バズ・レーシング	15	1"540
4	9	C.ルンガー	ARTグランプリ	15	2"241
5	15	A.ロランディ	トライデント・モータースポーツ	15	5"020
6	25	C.アイロット	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	15	5"922
7	20	L.ローソン	MPモータースポーツ	15	8"594
8	2	M.アームストロング	SJMプレマ・セオドール・レーシング	15	9"365
9	14	D.ベックマン	トライデント・モータースポーツ	15	13"239
10	3	F.ベスティ	SJMプレマ・セオドール・レーシング	15	13"633
11	8	角田裕毅	ハイテック・グランプリ	15	15"717
12	17	K.アンドレス	HWAレースラボ	15	18"665
13	30	D.ティクトゥム	カーリン・バズ・レーシング	15	19"230
14	19	L.ダナー	MPモータースポーツ	15	20"498
15	11	S.フェルナンデス	ARTグランプリ	15	21"705
16	27	E.フィッティパルディ	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	15	26"174
17	16	J.ヒューズ	HWAレースラボ	15	26"294
18	7	M.フュートレル	ハイテック・グランプリ	15	28"690
19	23	H.C.レオン	イェンツァー・モータースポーツ	15	33"792
20	24	A.エストナー	イェンツァー・モータースポーツ	15	34"400
21	26	D.シューマッハー	ザウバー・ジュニア・チーム・バイ・チャロウズ	15	35"894
22	32	E.アーメド	カンポス・レーシング	15	36"521
23	22	A.マイニ	イェンツァー・モータースポーツ	15	37"184
24	29	F.ドラゴビッチ	カーリン・バズ・レーシング	15	37"621
25	31	A.デレッダ	カンポス・レーシング	15	53"135
	18	S.フローシュ	HWAレースラボ	8	7 Laps
	10	F.ハプスブルグ	ARTグランプリ	3	12 Laps
	33	L.プルチーニ	カンポス・レーシング	3	12 Laps
	12	O.カルドウェル	トライデント・モータースポーツ	3	12 Laps
	5	R.シュワルツマン	SJMプレマ・セオドール・レーシング	0	-

した。今回の角田はライバルとの純粋な真っ向勝負を選び、結果的に砕け散った。彼の姿勢の是非はここでは問うまい。むしろ、角田のような積極性は見ていて清々しいくらいである。

むしろ気になったのは、レッドブル・ジュニアでホンダ育成ドライバーの19歳に対する支援体制だった。さまざまな事情があったにせよ、マカオの現場にはホンダのモータースポーツ関係者の姿はなく、ハイテックGPにゲタを預けたように見えた。さらに、EFOでは角田を支えるフィジオが不在であった影響もゼロではあるまい。

アブダビで開催されるFIA F2最終戦の直後、12月5～7日にはF2のポストシーズンテストが実施される。角田や、今季のF2をカーリンとともに戦う松下信治が走行するのかは、本稿執筆時点では明らかではない。

角田の今後の活動には、ホンダよりもレッドブルの意向が強く反映されるものと思われる。マカオを見る限り、来季の彼は有力チームからのF3継続参戦が妥当なところ。しかし、20年のF2はF1に先駆けて18インチタイヤが採用されるし、ドライバーの顔ぶれが大きく変わるという背景から、早めの昇格を目指しても不思議ではない。

現在の角田は、レッドブルやホンダといった支援体制も手伝い、F1参戦を視野に入れた日本人ドライバーの筆頭格だ。これまで欧州で戦ってきた先輩たちの後を継ぐに相応しい存在だけに、しっかりした支援体制を受けた彼の欧州でのレース活動を見守りたい。



Professional Series

逆襲のNOB!

谷口がラスト3戦3連勝 逆転で2年連続王者に

年々激しさを増す86/BRZレースのプロフェッショナルシリーズ
谷口が1戦欠場のハンデをものともせず、2連覇を決めた

S.Hattori

TOYOTA GAZOO Racing
86/BRZ Race
2019 Season Review





S.Hattori

2019年のTGR 86/BRZレース・プロフェッショナルシリーズのチャンピオンに、谷口信輝が通算4度目、2年連続で輝いた。だが、その出足は決して芳しいものではなく、シリーズ序盤は表彰台に立ったのが一度だけ。しかも、第5戦富士は、スパ24時間に出場するため、やむなく欠場。ポイントシステムが全戦有効に改められたこともあり、致命傷になるかと思われたのだが……。

そうならなかったのは、8戦中5戦が2ヒート制となったことで、2ヒート制のラウンドにおいて1戦で獲得可能な最大ポイントの「33」点差以内に、谷口とランキングのトップを争う堤優威と近藤翼との差が収まっていたことが大きい。また、富士の欠場でかえって谷口の「負けず嫌い」の気持ちを刺激したことも考えられる。第6戦十勝で今季1勝目をあげ、続くもてぎでも優勝。その第7戦で堤、近藤がそろってノーポイントとなったことで、風向きが完璧に変わったことを感じたに違いない。そして、最終戦岡山ではミッションに爆弾を抱えながらも勝ち切り、見事に戴冠となった。

岡山で2位の阪口良平がシリーズランキングでも2位となった。唯一全戦で入賞。現在のポイントシステムがランク2位に押し上げたことは間違いない。しかし、単に安定しているだけではなかったことが、直接のバトルを谷口が最も嫌っていたこと、金曜の専有走行の多くでトップタイムをマークしていたことなどに表われている。ただ、攻めのセットが裏目に出たり、運を欠

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）　Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／TOYOTA

いたりしたことも少なからずあった。
　シリーズ序盤は混戦状態だった。開幕戦鈴鹿では松本武士が初優勝。ただ、この後の参戦は2戦に留まり、せっかくのスタートダッシュをキープできなかったのが惜しまれる。初めて2ヒートで争われた第2戦富士は、第1ヒートと第2ヒートで勝者が別れた唯一のレースともなった。第1ヒートを阪口が、第2ヒートを服部尚貴が制覇。第3戦SUGOでは阪口が、そしてオートポリスでは蒲生尚弥が、両ヒートでトップチェッカー。第5戦富士では、クラブマンシリーズからステップアップしてきた水谷大介が、初PPを奪いながら敗れた第2戦のリベンジを果たす初優勝を飾り、話題を集めた。
　一方、ランキング3位、4位となった堤と近藤は、最後まで優勝することができなかった。とくに近藤は最後に勝ったのが16年の第4戦。タイトルを獲得した17年も未勝利に終わっていた。今季ラスト2戦はノーポイント。悔しいシーズンとなったに違いない。
　ポイントスタンディングを見て、改めて気づいたのが、1戦で33ポイントを獲得できた者がひとりもいなかったこと。タイヤ1セットで2ヒートを戦わなければならない難しさが、この点でも浮き彫りになったと言えるだろう。



S.Hattori


S.Hattori


K.Masuda


K.Masuda



TOYOTA


TOYOTA

(上から時計回りに)最終戦岡山では谷口、阪口、堤のランキング上位３人が第１ヒート、第２ヒートとも優勝を争う展開。谷口は第１ヒートではコンマ２秒差で、第２ヒートではコンマ５秒差で、２位阪口を振り切った。堤は３位表彰台５回と安定。第５戦富士終了時点ではランキングトップにも立った。未勝利ながら、確実にネームバリューを上げたシーズンとなった。第２戦富士では第１ヒートを制した阪口を、第２ヒートで服部尚貴(60号車)が逆転。谷口は第６戦十勝からの３連勝で84ポイントを獲得。阪口は第３戦SUGOを予選、第１ヒート、第２ヒートすべてトップの完勝。第２戦富士の決勝第２ヒートのスタートで出遅れたことを猛練習でしっかり修正してきた。阪口はSUGOでも谷口との激烈なバトルがあった。(as)

2019 TGR 86/BRZ Race Professional Series (top 3)　　全戦ポイント有効

Pos.	No.	ドライバー	第1戦 鈴鹿	第2戦 富士	第3戦 SUGO	第4戦 AP	第5戦 富士	第6戦 十勝	第7戦 もてぎ	第8戦 岡山	合計ポイント
1	1	谷口 信輝	9	10.5	22.5	4	—	32 ☆◎1	21 ☆	31 ☆	130
2	90	阪口 良平	3	12	32 ☆◎1	0.5	4	11.5	15	22.5	100.5
3	7	堤　優威	12	19 ◎1	3.5	16	12	12	0	18	92.5

☆=ポールポジション　◎=ファステストラップ(2ヒート制の場合 ◎1=第1ヒート、◎2=第2ヒート、◇=両方)　—=不参加

Clubman Series　EXPERTは一騎打ちを制した橋本洋平 OPENは3勝の安藤正明が王者に

2019年より、２クラスに分けられたクラブマンシリーズ。EXPERTクラスは最終的に橋本洋平と水野大の一騎討ちとなった。まずは水野が第１戦で初優勝。一方の橋本は第１戦を欠場せざるを得ず、そこから橋本が徐々に追い上げていく展開に。迎えた最終戦の予選ではともに苦戦を強いられつつも、水野のほうが明らかに有利に見えていた。だが、決勝第１ヒートの１周目にミッショントラブルを抱えてリタイア。21番手から４位まで順位を上げた橋本が栄冠を獲得した。一方、OPENクラスの初代シリーズチャンピオンに輝いたのは安藤正明。優勝は３回で、取りこぼしたレースもほとんどなかった。安定した戦いぶりがタイトル獲得の最大の決め手となった。(N.H)


S.Hattori

2019 TGR 86/BRZ Race Clubman Series - Expert Class (top 3)　　全戦ポイント有効

Pos.	No.	ドライバー	第1戦 鈴鹿	第2戦 富士	第3戦 SUGO	第4戦 AP	第5戦 富士	第6戦 十勝	第7戦 もてぎ	第8戦 岡山	合計ポイント
1	84	橋本 洋平	—	30	17	31☆	20	15	12	12	137
2	305	水野　大	21☆	20	22.5	0	13◎	32☆◎2	15	0	123.5
3	56	鶴賀 義幸	12	7	6◎1	14	8	22.5	21☆	30	120.5

☆=ポールポジション ◎=ファステストラップ(2ヒート制の場合 ◎1=第1ヒート、◎2=第2ヒート、◇=両方) —=不参加

2019 TGR 86/BRZ Race Clubman Series - Open Class (top 3)　　全戦ポイント有効

Pos.	No.	ドライバー	第1戦 鈴鹿	第2戦 富士	第3戦 SUGO	第4戦 AP	第5戦 富士	第6戦 十勝	第7戦 もてぎ	第8戦 岡山	合計ポイント
1	758	安藤 正明	2◎	31◎1	33☆◇	7◎2	10	—	22☆◎	15	120
2	40	志賀 俊方	15	11.5☆	19.5	—	16◎	24.5◇	6	9	101.5
3	12	今井 清則	2	1.5	0	21◎1	21☆	31☆	0	0	76.5

☆=ポールポジション ◎=ファステストラップ(2ヒート制の場合 ◎1=第1ヒート、◎2=第2ヒート、◇=両方) —=不参加



S.Hattori

TOYOTA GAZOO Racing
86/BRZ Race
2019 Season Review

堤優威、来季は「獲りに行く」

T by Two CABANA Racing

ベテラン勢の壁が高い86／BRZレースのプロフェッショナルシリーズで今季、トップコンテンダーとしての地位を固めた若手が堤優威だ。

昨季はプロシリーズデビュー2戦目の第2戦SUGOでポール・トゥ・ウィンを決めるも、それ以降はよもやの失速。今季は全8戦中表彰台5回という目覚ましい活躍を見せ、シリーズランキングを一気に3位へと上げた。

「今季は予選での一発に重点を置きつつ、シーズンを通して安定したリザルトを残す、ということを課題として戦ってきました。今季からブリヂストンさんの契約ドライバーにしていただき、テスト機会が増えたことや、メインスポンサーのADVICSさんとの"勝てるパッド"の開発を進めてきたことなどの成果を出せたと思います」

ただ、1勝が遠かった。表彰台が見える位置で安定して戦えるようになったことで、今季中盤からは「1勝」を強く意識。第5戦富士では2番グリッドスタートから序盤のうちにトップに立つなど、そのチャンスはあったが、叶わなかった。

「予選の一発のセットはある程度、求めていたものを出せたと思いますが、コンディションへの合わせ込みを含めた決勝セットでまだ改善の余地がありました。谷口信輝選手など強いドライバーはそのあたりをきっちりアジャス

Text：髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi／本誌）
Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
T by Two CABANA Racing



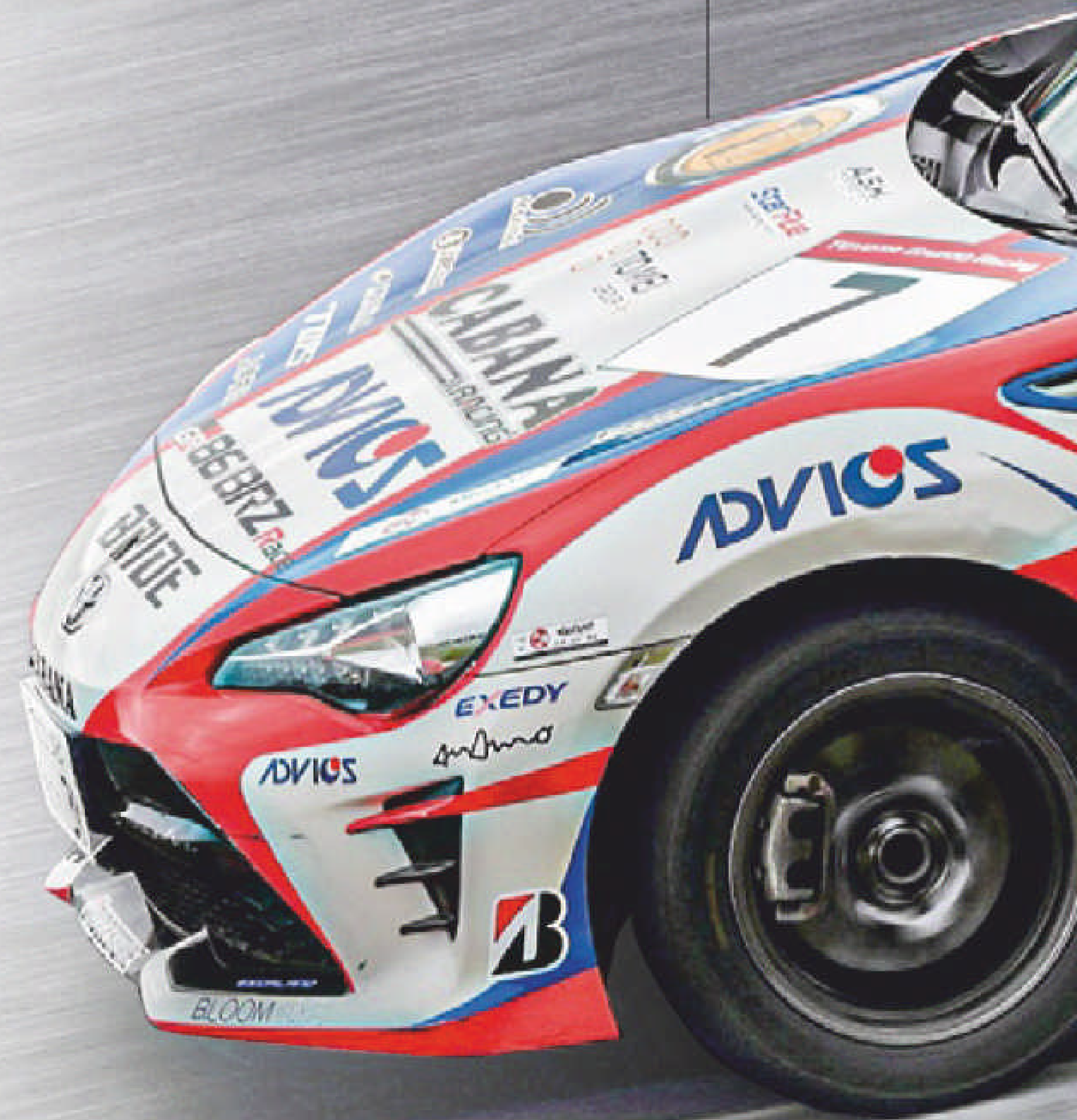


最終戦岡山は堤が最も得意とするコースで、チャンピオンの可能性もわずかながら残していた。だが、谷口と阪口良平のトップ争いに付け入る隙はなく、3位でチェッカー。「来季も堤の１台体制で行きます。ほかのチームからどんどんお誘いの声を掛けてもらえるくらいの走りを見せてほしい」（安藤さん）。

#7

ADVICS カバナ BS 86

Yuui Tsutsumi



トしてくる。レースの組み立ても含めて、僕の精度をもっと上げる必要があると、戦うなかで強く感じました」

堤自身は課題多しとしていたが、チームを率いる立場からは新たに高く評価していることもある。それは「ドライバーが何とかしてくる」というドライバーとしての〝巻き返し力〟だ。

「第6戦十勝では投入した新車のセッティング面でチーム側が後れをとり、予選は15番手に沈んでしまったのですが、決勝レースでは第1ヒートで11位、第2ヒートは3位まで這い上がってきました。今季は優勝に届きそうで届かず、悔しい1年になりましたが、そういう力強さも見せてくれました。そこは来季も期待しているところです」（チーム代表兼監督で、株式会社東名　代表取締役社長の安藤宏さん）

来季の目標は明確だ。チームも堤も「優勝」しかない。

「まずは1勝。プロとして走っている以上、勝たないと話にならない。1勝した後に何が付いてくるのか、どう次に進むのかが分かると思います」と安藤さん。堤も「チャンピオンはもちろんですが、まずは1勝をあげたい。クルマ作りもドライビングも改善すべき点は分かっているので、それをしっかり修正して臨み、獲りに行きます」とすでに来季への準備に入っている。「谷口さんを倒したい！（笑）」と〝宣戦〟も布告。2020シーズンは堤のチャレンジもおおいに楽しみだ。

2019 CABALeonColors



専業メーカーの技術とノウハウを結集したRQ用コスチューム

2018年から株式会社東名が「T by Two」ブランドでのレースクイーン（RQ）やコンパニオン向けコスチュームのオーダーメイドセールスをスタート。株式会社東名はインナーファッション資材の総合商社で、グループ内で長きに渡り、高品質・高機能な女性用インナーを企画・製造・販売し、その技術やノウハウを「CABANA」ブランド（株式会社トップセレクション）のシートカバーなどにも応用してきた。その東名グループのネットワークと技術をフルに活用してリリースされたのがT by Twoのコスチューム。「着け心地、フィット感」「インナー資材の活用」「主張しすぎずにロゴを際立たせる素材（感）」などの要素をハイレベルで実現。年明けの「東京オートサロン2020」出展社のコスチュームも数多く手がけている。

Project μ

Text：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／PMU

TOYOTA GAZOO Racing
86/BRZ Race
2019 Season Review

PMUユーザー、プロクラス席巻！

谷口信輝の2連覇で幕を閉じた、2019シーズンの86／BRZレース・プロフェッショナルシリーズ。今季は1大会2ヒート性の導入という大きな規定変更があり、レース距離が2倍に。ただ、使用できるタイヤは1セットのまま。「タイヤに負担をかけずに、いかにタイムを維持するか？」が昨季よりもさらに重要なテーマとなり、ブレーキパッドにも繊細なドライビングをアシストするための最適な前後バランスやコントロール性の高さが一層求められることになった。そうしたなか、全8戦中5勝をマークしたのが、プロジェクトμのブレーキパッドのユーザードライバーだ。

圧巻だったのは、ラスト3大会で3連続ポール・トゥ・ウィンを果たし、逆転でシリーズタイトルを獲得した谷口。とくにブレーキに厳しい第7戦もてぎでは、レース全体を見据えた戦略的なマネージメントで見事な勝利をあげている。最終戦岡山でも、2番手で追い上げてきた阪口良平のペースの良さからブレーキとタイヤの負担を予想し、自らのペースをコントロールすることで、オーバーテイクを許さなかった。谷口は今季の第5戦富士をスパ24時間レースのスケジュールの関係で不参加。ポイント獲得機会が減れば当然、タイトル争いには不利となるが、それが逆に集中力を高め、逆転への闘志に

Pro Series CHAMPION



S.Hattori

#90 大阪トヨタ86Racing Ryohei Sakaguchi

Pro Series 2nd



S.Hattori

#25 GRTokyoRacing86 Daisuke Mizutani

Pro Series 5th



K.Masuda

#17 サミー☆K-one☆MAX86 Manabu Orido

Pro Series 15th



S.Hattori

IMPRESSION　踏力が低めの人にも向いたパッド

「RSF03とRSR02は踏力が少なくてもABSが介入する前の制動力が高いから、たとえばクラブマンで踏力を上げられないという人に向いていると思う。今年のクルマ（後期マイナーチェンジ）はABSが介入してから止まるポイントというのがあるんだけど、そこを引き出すのは難しい。それなら、踏力を上げられないという人には奥まで踏み込まなくても制動力が高いパッドのほうがよさそうだよね」(as)

火を点けたようだ。谷口は昨季に続くシリーズ2連覇で、通算4度目のシリーズチャンピオンとなった。

阪口は惜しくもシリーズ2位。だが、今季も随所で力強さを発揮していた。とくに第3戦SUGOでは予選でポールポジションを獲得すると、第1ヒート、第2ヒートとも一度もラップリーダーを奪われることなくトップチェッカーと完勝。また、プロシリーズで唯一、全戦でポイントを獲得するというベテランらしい安定した戦いぶりを見せた。タイトルが懸かった最終戦岡山では、第1ヒートから第2ヒートのチェッカーまで谷口と超接近戦を展開。激しくもクリーンなバトルでファンの目を釘付けにしていた。

こうしたベテラン勢の活躍とともに、今季の大きなトピックのひとつとして挙げられるのが水谷大介の優勝だ。ヴィッツレースで腕を磨いてきた、トヨタモビリティ東京の社員ドライバーで、昨季は86／BRZレースのクラブマンシリーズに参戦していたが、今季はプロシリーズに転向してきた。ご存じのとおり、プロシリーズにはスーパーGTの現役・OBなど多くのトップドライバーが参戦しているが、第2戦富士では水谷がポールポジションを獲得。決勝レースでは最終的に6位へと後退してしまったが、その雪辱を第5戦富士で果たす。再びポールポジションを獲得すると、今回はプロドライバーとドッグファイトを展開。一時は2番手に落ち、ギャップが開く場面もあったがこれを逆転。プロシリーズでの初優勝を飾った。

このように、今季のプロシリーズはプロミューユーザーがまさに席巻したシーズンと言えるだろう。

PMU TGR 86/BRZ Race専用パッド



PMU

RSF07

ブレーキの電子制御デバイスと年々グリップが増すタイヤとのマッチング性を重視したフロント用パッド。長年の86/BRZレース参戦と弛まぬ開発により、電子制御の過剰介入抑制と、制動力の安定性とコントロール性向上をさらに高い次元で両立させた。温度域200～900℃。パッド本体価格30,000円。ペダルの入力に対してリニアな効きの立ち上がりに重点を置いたタイプのフロント用パッド「RSF03」（温度域200～900℃。パッド本体価格28,000円）もある。リヤ用パッドには、「RSF07」との最適なブレーキバランスに特化した「RSR04」（温度域100～800℃。パッド本体価格28,000円）と、「RSF03」とのマッチングに特化した「RSR02」（温度域200～800℃。パッド本体価格26,000円）が用意されている。（価格はすべて税抜き）

IMPRESSION

全方位で進化した

「86/BRZレースはタイヤとブレーキパッドの競争で、パッドに求めるのは耐久性とフィーリングが落ちないこと。このレースではバイト感（初期からガツンと効くようなパッドの摩擦力の立ち上がり）が強いと制御が入り、ブレーキを踏んでも制御で緩められるので、実際には減速しなくなってしまう。そのあたりがキモ。2ヒート制になったので熱的にも厳しい。僕が使っているのはRSF07とRSR04。プロμさんに対してはこれまでもいろいろリクエストをしてきたこともあり、パッドが進化してきたことが今季の結果へつながったと思います」

#1 Nobuteru Taniguchi

KTMS 86

S.Hattori

2019 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

JAF F4 PADDOCK NEWS Vol.4

www.f4k.co.jp

国内唯一開発競争のある ミドルフォーミュラF4の魅力を探る

Text & Photo：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：北川正明（Masaaki Kitagawa）／酒井聖一（Seiichi Sakai）
米重有三（Yuzo Yoneshige）

ヤングが、ジェントルマンが、レディースが抱える目的
十人十色の受け皿

JAF F4選手権の特徴は、幅広い目的を持った幅広い年齢層の選手が同じレースに出走し満足を得ている点である。たとえば、メーカー育成プログラムに所属してFIA-F4に参戦、スカラシップを獲得しようとしている選手のなかには、並行してJAF F4に参戦することは珍しくない。今季FIA-F4で11連勝を収めシリーズチャンピオンになったHFDPの佐藤蓮は「JAF F4はエンジンパワーがあるうえ、FIA-F4よりセッティングで変更できる場所が多く、反応も出やすいのでフォーミュラカーのドライビングを基礎から学ぶのには非常にいいカテゴリーだと思います」と言う。

佐藤と同じHFDPからは三宅淳詞と太田格之進もJAF F4に並行参戦をした。こうしたトレーニングは選手たちが自主的に発案し、許可を得て行なうものだという。

「JAF F4はデフが入っているうえエンジンがチューニングされているので攻めたら攻めるだけタイムが出ます。FIA-F4は、行けるところで我慢する走りをしないといけない。少なくともぼくが運転していておもしろいのはJAF F4です」と三宅。

太田は「JAF F4はとてもためになった」と言う。「パワーがFIA-F4よりはるかにあってストレートスピードも速いんですが、タイヤのグリップは少し低い。クルマの動きとしてはグリップをさせすぎても遅いし滑らせすぎても遅い。そのクルマの不安定さを有効活用しないと速く走らせることができないんです。フォーミュラカーの走り方を身体にしみこませる意味で最適なカテゴリーだと思います」

おじさんの楽しみ

激しい生存競争のなかで結果を出し、上位へステップアップしていかなければならない彼らがJAF F4を「結果を出すための練習場所」として利用する一方、異なる形で関わるエントラントもいる。三浦勝はスーパーGTを運営するGTAでメディカル部門の責任者、いわゆるサーキットドクターを務めたのがきっかけで本格的なモータースポーツに関わった。

「ぼくはいま50歳。JAF F4はぼ



M.Kitagawa

くらの年代が取り組むにもちょうどいいカテゴリーです。15年まで全日本F3のNクラスに出ていました。おもしろかったけどコスト的には難しくて何年も続けることはできなかった。その点、JAF F4はコストを抑えることができて、コストパフォーマンス面がいいです。それでいて速いし、周囲も気心の知れたエントラントで、長く楽しめるカテゴリーです」

いわゆるジェントルマンドライバーとしてJAF F4を楽しむ三浦は、佐藤たちのような若手が練習のためにJAF F4へ参戦することをどう見ているのだろうか。

「FIA-F4は若い選手が上位カテゴリーへ行くスカラシップを得るためのカテゴリーで、JAF F4は純粋にレースを楽しむユーザーをターゲットにしたカテゴリーじゃないでしょうか。若い選手が練習のために乗るのはいいとは思います。でも、そういう子がいっぱい来ると、彼らは絶対速いので、ぼくらが上位には行けなくなってしまいますね（笑）。やっぱりレースですから順位も大事で、おじさんだって何らかのものをもらって帰りたいですよね」と、三浦は笑った。









ホンダの育成プログラムに所属する三宅（上）と佐藤（中左）は全戦ではないものの、シーズン序盤の３戦に出場。三浦（中右）はここまで６戦に出場して、第８戦富士では２位表彰台も獲得している。猪爪（下）はJAF F4に参戦する一方、９月に行なわれた女性だけのフォーミュラレース「Wシリーズ」のテストにも参加していた。

女性だって大活躍

そして、F4協会は今年、女性ドライバーを積極的に迎え入れる方針を打ち出した。それに応えて参戦したのが猪爪杏奈だ。全日本ジムカーナ選手だった父親の影響で幼い頃からモータースポーツに親しんでいた猪爪は、3年前から本格的にモータースポーツ活動を開始したという。

「日常生活で自分の力を100%出さなければいけない場面はなかなかないので、レースの世界に比べると普段の生活が刺激が足りないと感じたんです」

ロードスターパーティーレースやスーパー耐久ST5クラスでのレースを経て今年JAF F4に参戦した猪爪は、どう感じただろうか。

「F4はピーキーでドライビングポジションもハコ車とは全然違って、最初はこれに乗れるのかなという感じでした。でも乗れないのは悔しいのでトレーニングして少しずつ乗れるようになってきました」

しかしフォーミュラカーの難しさを克服してうまく走れたときの快感は忘れられないという。まだフォーミュラカーを知らない女性ドライバーにJAF F4は勧められるカテゴリーだろうかと聞いてみた。

「みんな、おいでよ！と言えますね。ハコ車はコンピュータが賢いしABSもあって、自分のダメなところをごまかせますが、JAF F4では問題点が全部浮き出てくるので本当に丁寧な運転が身につくと思います。でもみんな来たら競争相手が増えるので来て欲しくない気持ちも半分ですけど（笑）」

と言いながら、猪爪はなんとJAF F4参戦わずか3レース目のもてぎで初表彰台に上った。

さまざまなエントラントが集まりそれぞれの目的を目指して走るJAF F4ならではの大戦果だった。



F4東西シリーズはダンロップタイヤのワンメイクレースです

RACE RESULT

Round 8	Round 9	Round 10
9月22日	10月27日	10月27日
▶富士スピードウェイ	▶筑波サーキット	▶筑波サーキット

2019年を締めくくる
日本一決定戦が始まる

12月7、8日に鈴鹿サーキットで行なわれる日本一決定戦は、全21台のマシンが顔をそろえることになりそうだ。注目はホンダの育成プログラムに所属している佐藤、三宅、そして太田の3名が集結することだろう。同世代のライバル同士、さらに同じMYSTのマシンということもあり、白熱したバトルが予想される。さらに今季、全日本F3選手権に参戦していた三浦愛がTAKE FIRSTから出場する。三浦は2013年にF4への参戦経験があり、6年ぶりにF4マシンを走らせることとなる。今シーズンを締めくくる特別戦は例年以上の盛り上がりを見せるはずだ。



フォーミュラ登竜門から頂点を目指せ!

SIDE BY SIDE SUPER FJ

J.Sasaki



J.Sasaki

リバースグリッド初採用や女性ドライバーの活躍など話題が目白押し

2019年「5大トピックス」

Text & Photo：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）　Photo：佐々木純也（Junya Sasaki）

2019年のスーパーFJは新たな試みも取り入れたトピックスが多く見られた一年だった。

まず、インパクトがあったのは、スーパーFJ初のリバースグリッド採用だろう。5月の鈴鹿シリーズと7月の岡山シリーズは2レース開催で、第1レースの上位6位までを、第2レースのグリッドで逆転するというものだ。オーバーテイクが困難でなく、近年のマナー向上が著しいこともあり、懸念されたアクシデントも一切なく、むしろ見応えのあるバトルの連続で、見る者を大いに刺激することとなった。ちなみに、いずれのレースも澤龍之介が連勝。澤は12月7～8日に鈴鹿サーキットで行なわれる日本一決定戦でも、大本命と目されている。

また、大きなニュースとして初の全国転戦となる「ジャパン・チャレンジ」が設けられたことがある。6サーキットで行なわれる地方選手権が対象となったが、2レース開催のサーキットが3カ所あったことから、全9戦での争いとなった。

第5回までの延べ参加台数はじつに128台を集め、とくに第4回のSUGOには14台と、通常の倍以上となる参加がみられた。初参加のドライバーからは「SUGOのテクニカルなレイアウトが、スキル向上に適している」とのコメントも聞かれ、未体験のサーキットから学習できることが多く、魅力が伝えられることで、今後シリーズの活性化がはかられることが望まれる。

そのジャパン・チャレンジにもっとも積極的に取り組んでいたのが、TAKE FIRSTの荒川麟と下野璃央である。今シーズンの全9戦中、4戦を制した荒川が年間最優秀賞を獲得した。下野は最終戦の富士で見事に優勝を飾り、年間賞の第2位に輝いている。

そして、女性ドライバーの活躍も2019年の話題のひとつに挙げたい。富士シリーズ第1戦では村松日向子が自身の初優勝を飾り、下野は前述の富士の最終戦とオートポリスシリーズ第4戦を制した。このオートポリスシリーズでは16人の男性ドライバーを相手に優勝を手にした。今後も女性ドライバーの積極的な参加、活躍が期待される。

最後に、日本一決定戦には新たな賞典も加えられるという。もっとも順位を上げたドライバーに「ジャンプアップ賞：10万円」、女性ドライバー最上位に「レディース賞：10万円」、そして40歳以上のドライバーが対象の「レジェンド賞：1位10万円、2位6万円、3位4万円」などが設定された。優勝だけでない、戦いにも注目される。

N.Hata



20歳の大学生ドライバーである村松日向子。スーパーFJへの参戦は今年で3年目のシーズンとなる。2位、3位の表彰台獲得経験は過去にあるものの、優勝は4月に富士スピードウェイで行なわれた富士チャンピオンレースが初めて。

2019年スカラシップサポート概要

スカラシップ 1名

2018年S-FJ地方選手権に3戦以上参加していること

JAF F4／FIA-F4／F3／同等の海外フォーミュラ
（1イベント50万円／最大6イベント）

名簿 2019 FJ協会会員

役職		会社名	TEL
会長・会計	三重県	（有）レプリスポーツ	059-388-1802
副会長	三重県	ウエストレーシングカーズ（株）	059-379-0939
	新潟県	（株）スピードパーク新潟	0254-45-2900
事務局	三重県	K&Gレーシング	059-373-7247
会計監査	神奈川県	（有）ワダレーシングスポーツ	045-390-1600
特別会員	東京都	（株）東名パワード	
	三重県	ハタガワモータースポーツ	059-383-6217
理事	三重県	自動車工房ＭＹＳＴ	059-379-6838
	愛知県	セキグチカーズ	0533-89-0480
	岡山県	（株）戸田レーシング	0866-83-1202
	静岡市	（株）ハナシマレーシング	0543-48-1271
	三重県	尾川自動車（有）	059-396-352 1
	神奈川県	（株）東京アールアンドデー	046-227-1101
	神奈川県	（株）ザップスピード	045-624-8912
会員	三重県	（有）レヴレーシングガレージ	059-370-0544
	三重県	エフ	059-388-5522
	三重県	（有）エーワン	059-379-1128
	栃木県	（株）イケヤフォーミュラ	0289-64-5652
	茨城県	（有）ディープレーシング	0296-44-6999
	茨城県	エムテイアール	0296-43-3728
	東京都	カタノレーシングサイエンス	03-3757-5840
	神奈川県	（有）スズキエンジニアリング	0463-75-6335
	茨城県	（株）メッカ	0296-44-0921
	栃木県	（株）ル・ボーセモータースポーツ	0285-64-1962
	岡山県	高下レーシングサービス	0869-85-0360
	茨城県	TRS	0297-42-1369

FJ協会事務局　059-373-7247
ジャパン・スカラシップシステム事務局　059-379-0966
公式WEB
http://www.jss-org.com　検索

ADVAN
スーパーFJはアドバンタイヤのワンメイクレースです

ほぼ日手帳×F1速報

F1速報オリジナル「ほぼ日手帳」weeksが今年も登場！表紙を飾るカラフルなマシンはオリンピックイヤーの2020年にぴったり。光沢感のある素材がイラストを引き立たせています。裏表紙ではメカニックたちがせっせと働いています。

赤旗、黄旗を思わせる２色の栞もポイントです。もちろん、おまけのページにはF1関連データが満載。autosport web shop限定でグランプリ国旗シールのおまけつきです。







裏

F1速報 × ほぼ日手帳 2020（2020年1月はじまり）
グランプリ国旗シール付き（autosport web shop限定）
2,800円（税込）

購入方法
Webへ！



オートスポーツwebのオンラインショップ
auto sport Web shop
オートスポーツwebのオンラインショップ http://as-web-shop.jp/

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第67回

つながっている

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

最初に外国を意識したのは大阪の万博だ。四歳の夏。影の影、みたいに真っ黒でうつくしいおんなのひとが、茶色い粒をくれた。うまれてはじめてのチョコレートに頭の芯がとんだ。

レコード屋の輸入盤コーナーに店じまいまで居座った。高二の夏、交換留学でアメリカのイリノイ州にいった。国内線は、小包扱いで、郵便飛行機で空輸された。

十代で、スペイン、フランス、中国にもいった。飛行機の窓から、えんえん途切れない地表、雲、波のきらめきを見ていた。二十代半ばで初めて出した本は、アフリカ東岸のコモロ島へ、シーラカンスを釣りにいったときの絵日記だった。

小中学生のころ、モータースポーツを見はじめたのは、だから、遠く離れた土地への憧憬が、もともとあったせいにちがいない。雑誌をめくり、深夜テレビに見入るとき、僕の隣には、地球儀が、世界地図が必ずあった。レースの終わったあと、ノートを開いて結果を書きこむ、そのページの最上部にカラフルな国旗を描きこまないではいられなかった。

そのあと、外へ出る。実家のそばの、万代池公園へ走っていく。砂地を踏みしめ、その固さ、平らかさ、揺るぎのなさを、何度もたしかめる。足もとのこの地面は、まちがいなく、地球の裏側の、あのサーキットへつながっている。大陸と大陸のあいだに充ち満ちる、すべての海水を干上がらせることができれば、僕は、モナコへ、シルバーストーンへ、デトロイト、インテルラゴスへ、この足で歩いていかれる。

あのころから四十年以上が経った。

いま、自宅のコンピュータでGPSソフトをひらけば、ディスプレイ上に、まだいったことのない、これからいく機会はないかもしれない、世界中の、あらゆる場所を見ることができる。いま覗いてみたら、エベレストの第一ベースキャンプも、ナスカ平原の猿の地上絵も、ニューヨークの友人が引っ越したナイヤックの田舎家も写真で確認できた。

けど、当たり前かもしれないけれど、そこに、僕が「立った」感触はない。上空からの写真だから、鳥のように見おろす感じがあるか、というとそれもない。別の土地の風や、海、大陸に触れたときの、僕の奥のなにかを揺さぶる、真新しいリアリティ。僕の世界は内外から更新される。対し、ディスプレイ上の画像は、僕のなかにはいってこない。情報として「こんな風景か」と知るよろこびはあっても、現実を揺さぶられる驚き、センスオブワンダーは、そこにはない。

レースが終わり、僕は着替え、四十年前と同じように外へ出る。ここは京都。夜が明けたばかりの、鴨川べりを走る。

はじめはゆっくり。晩秋の芝を、かわいた土を、一歩ずつ踏んでゆく。だんだん、呼吸と歩調がシンクロしだす。外から内へ、吹きこんでくる大気を味わいながら、僕のなかに色が、音が、名前とかたちが浮かびあがる。

ラスト一周。口をひらき、目をこする。ホンダの、ワン、ツー、スリー。

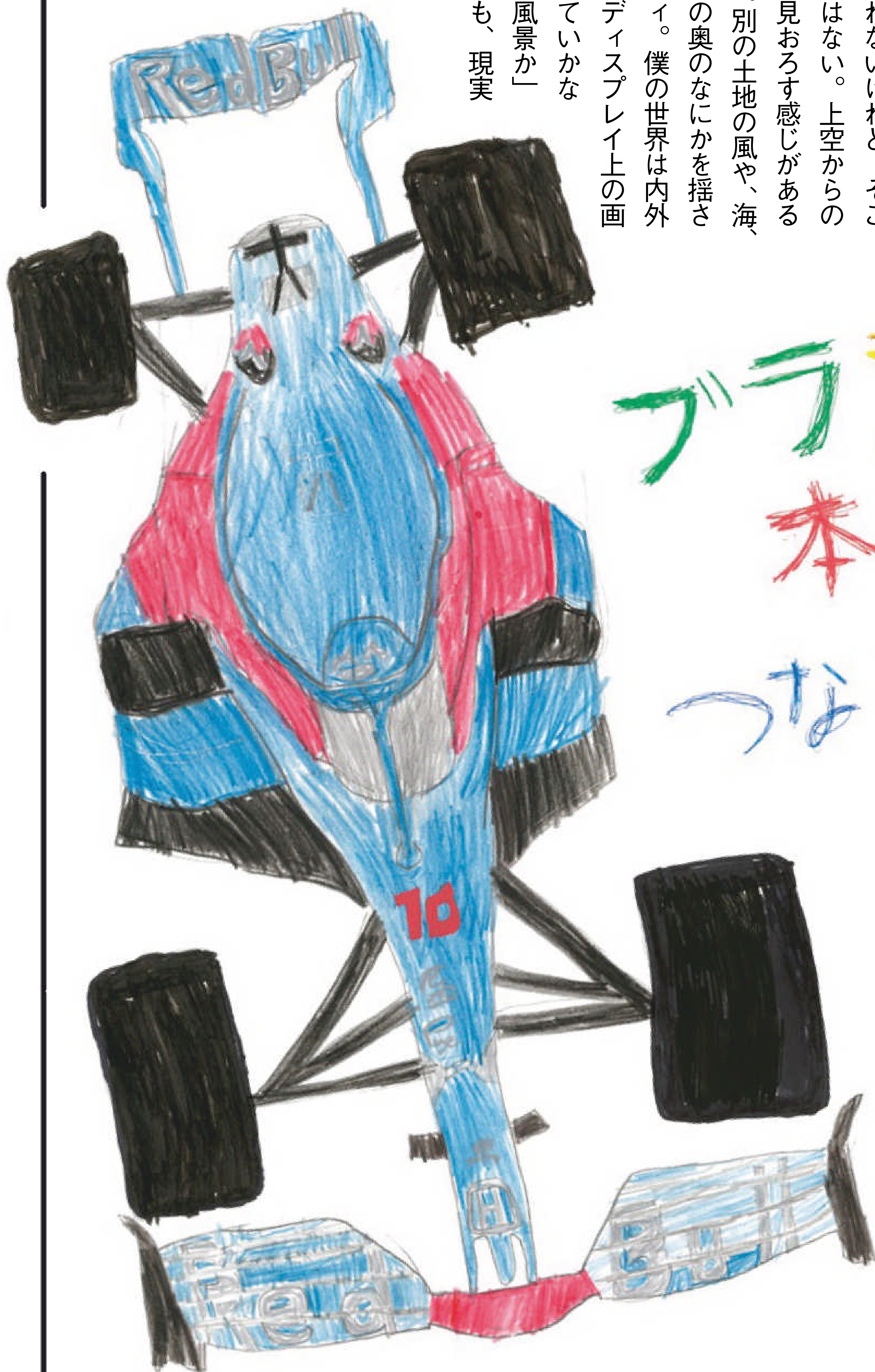
銀色のマシンの、ささやかな、致命的な接触。レース後の、チャンピオンからの素直な謝罪と、新人によるうつくしい受容。

燃えあがる火。赤と赤。バーストし、黒い流れ星のようにスピンするピレリタイヤ。

初めて立つポディウムでの青い絶叫。

最終コーナーからストレートへ、真空のなかのつばぜり合い。永遠の沈黙。一瞬後、世界にひびきわたるマシンの咆哮。

地球の裏側、ブラジルの地で、ついいましがた戦われたレース。ここは鴨川の河原。息を弾ませ、僕は走る。太陽がゆっくり、僕の踏む土地を、この星を照らしながら、中空へのぼってくる。エンジンは、絶叫は、モータースポーツの喜びは、たったいまも、この地面に響いている。この星を踏むスニーカーの裏から、僕のからだへ。ふるえが伝わる。



絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは
12月13日(金)発売です

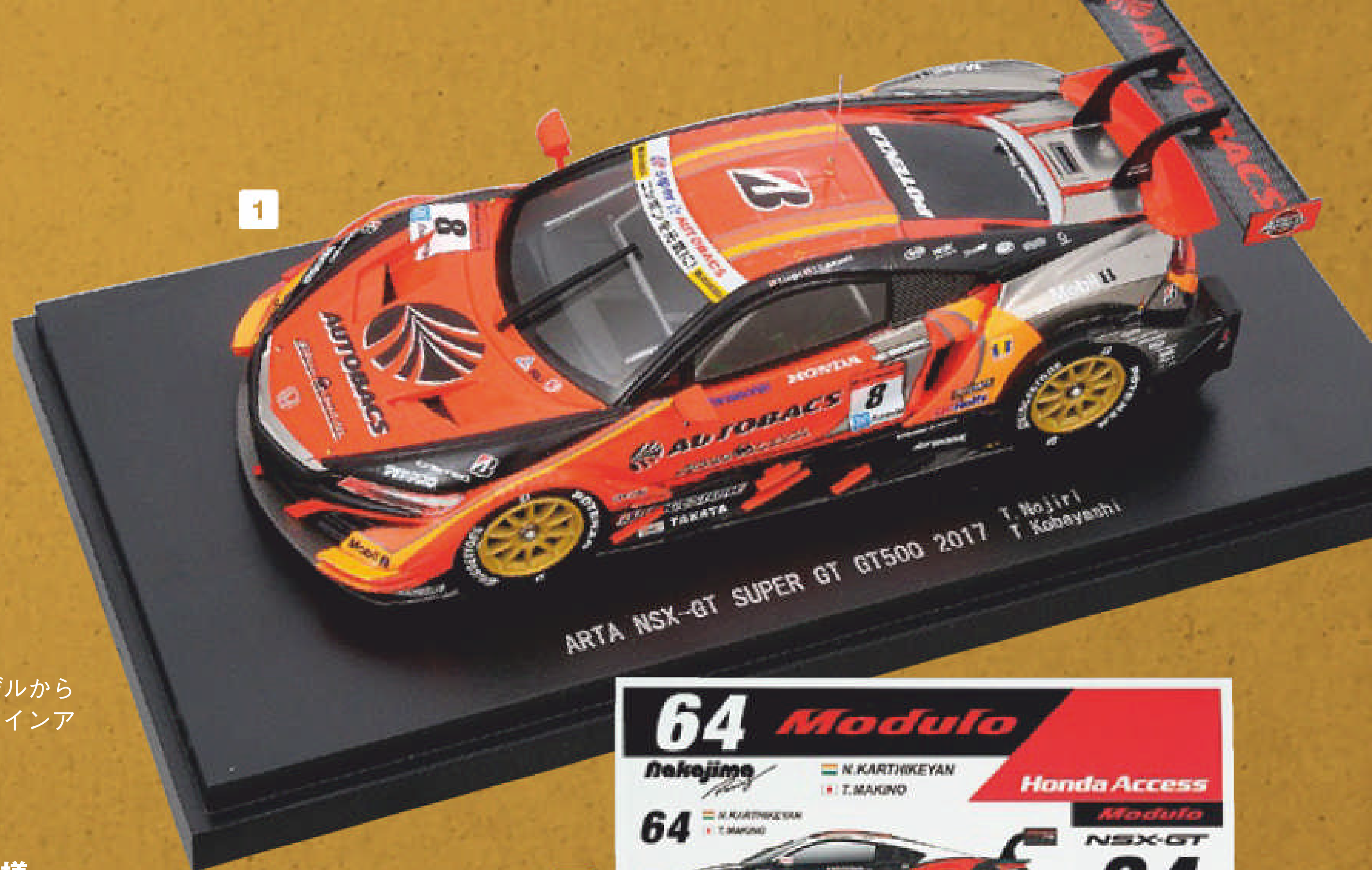
12月27日号 No.1521 特別定価730円
※企画内容は変更になる場合がございます。

特集
国内レース界 噂の真相
～GT500、スーパーフォーミュラの気になる情報～

【特別付録】2020年スーパーGTカレンダー｜欧州GT3最前線 ほか

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



1 EBBRO 1/43スケールモデル ARTA NSX-GT GT500 2017 #8　1名様
月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルからARTA NSX-GT GT500 2017 #8を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp



2 Modulo Nakajima Racingステッカー　2名様
富士スピードウェイで行なわれたスーパーGT×DTM特別交流戦で、フリー走行から速さを見せ、レース2でナレイン・カーティケヤンが勝利を手にしたModulo Epson NSX-GT。ミッドシップで戦う最後のレースで有終の美を飾った。
提供：株式会社ホンダアクセス
URL：https://www.honda.co.jp/ACCESS/

H.Tanaka



3 ハンコックロゴ入り変換プラグ　1名様
ハンコックのロゴが入った変換プラグは、USBポートがふたつ付いていて海外旅行などで役立つアイテム。さまざまな国のものに対応できるタイプのものだ。サイズ：高さ77mm×幅（奥行き）48mm
提供：ハンコックタイヤ
URL：https://www.hankooktire.com/jp/



4 スクーデリア・トロロッソキャップ　1名様
ブラジルGPでF1キャリア初となる表彰台を獲得したピエール・ガスリー。今回の結果はチームとしても1シーズン中に2度目の表彰台という意味で貴重なものとなった。キャップはつばがフラットなタイプのもので、チーム名は立体的な刺繍で表現されている。
提供：スクーデリア・トロロッソ
URL：https://scuderiatororosso.redbull.com/en/

H.Tanaka

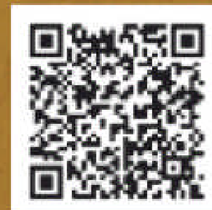
応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2019年12月13日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1520号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2019年12月12日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1520

AS SIGN BOARD

INFORMATION｜気になる情報を速攻チェック



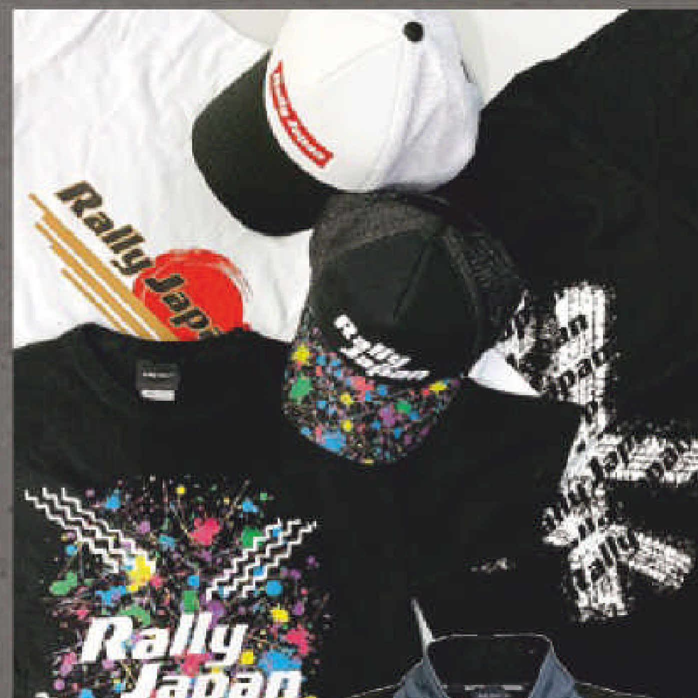
ラリージャパン公式グッズ autosport Web shopで販売中!

2020年に復活するラリージャパン。11月上旬に行なわれたテストイベント『セントラルラリー愛知・岐阜2019』の現場では、早くもラリージャパン公式グッズを入手することができたが、auto sport Web shopを通じて購入することも可能だ。

現状で展開されているのはキャップ、Tシャツ、ネックウォーマーなどのアパレル製品。本誌のイチオシは、ポップな印象のスプラッシュTシャツだ。一見、無造作に彩られているように思えるが、じつは赤、青、黄、緑、紫の5色で、世界5大陸を表現している。また、このスプラッシュはキャップでもラインアップされる。この他には、現地観戦のマストアイテムとも言えるラリージャパンのロゴ入りタオルや、スタッフジャケットのレプリカなども販売中だ。

現地の物販では在庫切れとなった商品も多かったので、今年中にラリージャパン公式グッズを手に入れておきたい方は、別途記載のautosport Web shopにアクセスしてほしい。

■ラリージャパン公式グッズ
●ラインアップおよび価格：
キャップ 税込3800円
Tシャツ 税込4500円
ジャケット 税込1万8000円
ネックウォーマー 税込1980円
ロゴタオル税込 1980円
●auto sport web shop URL：
https://as-web-shop.jp/








SAN-EI
CORPORATION

No. 1520

auto sport

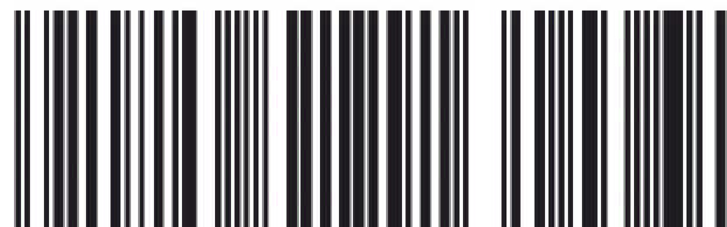
オートスポーツ 2019 12/13号

auto sport 2019年12月13日号（隔週金曜日発売） 2019年11月29日発売 第56巻第24号 通巻1520号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

特別定価730円

本体664円

雑誌 29662-12/13 雑



4910296621291
00664

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷


RISING
Red Bull × Honda
auto sport
Drive on the edge
2020 Formula One Calendar
auto sport 2019年12/13号 No.1520 特別付録
Photo : Vladimir Rys



Photo : Vladimir Rys

1

2020 **January**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	31	1 元日	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13 成人の日	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1	2

2

2020 **February**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11 建国記念の日	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23 天皇誕生日
24 振替休日	25	26	27	28	29	1



Photo : Vladimir Rys

3

2020 **March**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
24	25	26	27	28	29	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20 春分の日	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

4

2020 **April**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29 昭和の日	30	1	2	3



Photo : Vladimir Rys

5

2020 **May**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	1	2	3 憲法記念日
4 みどりの日	5 こどもの日	6 振替休日	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

6

2020 **June**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	1	2	3	4	5

They will be fine. Stay strong.

Photo : Darren Heath


ASTON MARTIN
ASTON MARTIN
HONDA
HONDA
auto sport
Drive on the edge



Photo : Vladimir Rys

7

2020 **July**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
29	30	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23 海の日	24 スポーツの日	25	26
27	28	29	30	31	1	2

8

2020 **August**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10 山の日	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6



Photo : Vladimir Rys

9

2020 **September**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21 敬老の日	22 秋分の日	23	24	25	26	27
28	29	30	1	2	3	4

10

2020 **October**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1



Photo : Vladimir Rys

11

2020 **November**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
26	27	28	29	30	31	1
2	3 文化の日	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23 勤労感謝の日	24	25	26	27	28	29
30	1	2	3	4	5	6

12

2020 **December**

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	1	2	3